DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN.

BEGRÜNDET

VON

THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE

BERLIN. WIEN.

FÜNFTER JAHRGANG

VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G.

BERLIN W. 8, MARKGRAFENSTRASSE 35.

1908

Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W.

INHALTS-VERZEICHNIS.

I. TEXT-BEITRÄGE.

II. KLEINE MITTEILUNGEN.

III. CHRONIK.

IV. AUSGESCHRIEBENE WETTBEWERBE.

V. ENTSCHIEDENE WETTBEWERBE.

VI. LITERATUR.

VII. VERSAMMLUNGEN UND KONGRESSE.

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN.

TAFELN.

Städtebilder.

Straßen- und Platzanlagen.

Bebauungspläne.

Stadtpläne.

Naturaufnahmen.

Wettbewerbe.

Garten-, Park- und Friedhofs-Anlagen.

TEXTABBILDUNGEN.

Städtebilder.

Straßen- und Platzanlagen.

Garten-, Park- und Friedhofsanlagen.

Bebauungspläne.

Stadtpläne.

Naturaufnahmen.

Wettbewerbe.

MITARBEITER.

5. Jahrgang 1908 1. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

ZUM FÜNFTEN JAHRGANGE.

In vierjähriger Arbeit hat die Zeitschrift ihre Daseinsberechtigung erwiesen. Sie ist da und wird trotz manchen Opfern dableiben — darüber sind sich Herausgeber und Verleger einig. Doch braucht sie, um das ihr bei der Begründung gesteckte Ziel zu erreichen, in steigendem Maße der Unterstützung von Freunden, Mitarbeitern und Behörden, insbesondere der Gemeinden. Die Bereicherung der Tafeln durch häufigere Wiedergabe farbiger Lagepläne und die Erweiterung des Textumfanges durch eingehendere Berücksichtigung verkehrs- und bodenwirtschaftlicher Fragen sind davon abhängig. Das Programm ist dasselbe: Anregung und Mittel zu bieten, die Stadt auf praktischen Grundlagen zu einem Kunstwerke zu gestalten, und damit auch die Lehre vom modernen Städtebau weiter ausbauen zu helfen.

Wie bereits öfter hervorgehoben, gehört dazu nächst der Vorarbeit von Verwaltung und Gesundheitslehre die gemeinsame Arbeit von Architekt und Landmesser, von Ingenieur und Gärtner. Wenn trotzdem der Architekt immer wieder von uns in die erste Linie gerückt worden ist, so galt es, ihm zunächst das Recht zur Mitwirkung überhaupt zu erobern und dann auch im Hinblick auf die Erscheinung des Stadtbildes eine leitende Mitwirkung zu sichern. Grundsätzlich dürfte heute wohl nicht mehr viel dagegen eingewendet werden. Doch weit ist es noch bis zur wirklichen Beteiligung des Architekten an den Geschäften des städtischen Tiefbauamtes, was bisher nur in Ausnahmefällen, namentlich in besonderen Stadterweiterungsämtern erreicht wurde — um so weiter, als Bestrebungen an Boden gewinnen sollten, die vermeinen, den Techniker schlechthin zum Städtebaukünstler erziehen zu können. Warum nicht auch zum Gartenkünstler oder Baukünstler überhaupt?! Dann wäre der Universalbaumeister wieder da, den wir erst glücklich überwunden zu haben glaubten.

Freilich scheidet heute den Architekten vom Ingenieur eine vielfach künstlich gezogene Grenze; Straßen-, Brücken- und Kaibauten bilden Aufgaben, so gut für den einen wie für den anderen. Eine Wiederannäherung ist besonders für das kommunale Bauwesen erwünscht, zumal manche Stadt sich mit einem einzigen Bauverständigen begnügen muß. Die Annäherung kann aber nur bezwecken, daß ein jeder die Grenzen seines Faches und seiner Fähigkeiten erkennen und damit gegebenen Falls die gerade fehlenden Kräfte heranzuziehen lerne. Auf ein Zusammenwirken kommt es an, nicht auf ein Vermischen — ein Ineinanderaufgehen wird nur in seltenen Fällen bei günstigen Vorbedingungen möglich sein. Darum werden wir es auch fernerhin als unsere vornehmste Aufgabe versuchen, allen zur Mitwirkung im Städtebau Berufenen den Zusammenhang der Dinge aufzudecken, die zur künstlerischen Ausgestaltung der Städte nach ihren wirtschaftlichen, gesundheitlichen und sozialen Grundsätzen führen.

ÖFFENTLICHE GÄRTEN UND PARKANLAGEN MIT RANDBEBAUUNG.

Von THEODOR GOECKE, Berlin. Hierzu Doppeltafel 1/2.

Das Massenmiethaus hat den Hausgarten in unseren modernen Großstädten fast verschwinden lassen. Um so notwendiger ist eine Unterbrechung der Häuserblöcke, um mit Camillo Sitte zu reden, „durch weitläufige freie Lufträume, zunächst aus Gesundheitsrücksichten, aber auch nicht minder zur phantastischen Erhebung des Gemüts durch die Erquickung an eingestreuten Naturbildern. Ohne diese Anlehnung an die freie Natur wäre die Stadt ein unerträglicher Kerker . . .“

In dieser Forderung liegt eine neue Aufgabe für den Städtebau, die bisher nur unvollkommen gelöst ist. Denn mit vereinzelten städtischen Gartenanlagen üblicher Art ist noch nicht viel getan, da sie meist keine eigentlichen Volksgärten zu sein pflegen, auch nicht sein können. Fein säuberlich muß gewöhnlich ein solcher Garten aussehen, wie eine festlich geschmückte Tafel — er gestattet keine Tummelfreiheit für die Masse der Bevölkerung, zumal, wenn er nicht ausgedehnt ist. Gewöhnlich sucht ihn nur der beschauliche Spaziergänger, Sonntags auch wohl die geputzte Bürgerfamilie auf, im übrigen aber soll er als Schaustück der Gemeinde zur Empfehlung und Verschönerung gereichen.

Alle unsere Prachtstraßen und Gartenplätze, die wir aus Paris oder London bezogen haben, folgen schließlich demselben Zuge in das Dekorative, wenn sie auch praktische Nebenzwecke zu erfüllen haben, wie in Berlin z. B. die Mittelpromenade breiter Straßenzüge als Kinderspielplatz. Der bekannte Nationalökonom Professor Dr. Eberstadt hat aber auf Grund statistischer Unterlagen nachgewiesen, daß nirgends die Zahl der Kinderunfälle so groß ist als in Berlin, wo die Straße allgemein als Spielplatz benutzt wird, zumal die meisten Hauswirte das Spielen der Kinder auf dem Haushofe verbieten. Begleiten gar Straßenbahnen die Mittelpromenade zu beiden Seiten, so gehören schon starke Nerven dazu, um den Aufenthalt in dem Getöse zu ertragen. Und auf den von Straßen umrahmten Gartenplätzen ist es nicht viel anders. Erst ausgiebige größere Anlagen bieten Gelegenheit zu Spiel und Sport, zur Errichtung von Lauben und Verpachtung von Gärten. Kiel und Chemnitz namentlich haben darin schon viel in ihrem Stadtwalde geleistet — in Groß-Berlin müssen Spielplätze und Laubenkolonien immer noch mit der fortschreitenden Bebauung den Standort wechseln. Bekannt sind die weitläufigen Volksparks in England, deren zahlreiche Entstehung das dort niemals erloschene alte germanische Bodenrecht erleichtert. In dieser glücklichen Lage sind wir in Deutschland nur noch in seltenen Fällen; wir müssen uns mit viel weniger, oft weit abgelegenen Grünanlagen begnügen, und doch wohnen wir weit gedrängter beisammen. Darum überwiegt bei uns das „dekorative Grün“, um einen von Sitte erfundenen Sammelnamen zu gebrauchen. Uns fehlt dagegen noch sehr an dem, was er im Gegensatze zum dekorativen das „sanitäre Grün“ genannt hat. Zu dieser wichtigen Unterscheidung möge aus seiner Abhandlung „Großstadt-Grün“ folgendes angeführt werden. Nachdem der Verfasser die Kostspieligkeit großstädtischer Alleen hervorgehoben hat, fährt er fort:

„Ganz ähnlich verhält es sich mit dem sogenannten Square. Eine in Grund und Boden verfehlte Anlage. Sie verschlingen in noch höherem Maße als die Alleen große Anlagesummen, ohne den gewünschten Erfolg zu erreichen. Der Fehler liegt wieder in dem hergebrachten Blockrastrum der modern geometrischen Lagepläne. Ist darnach nur erst ein Bebauungsbezirk schön säuberlich durch geradlinige parallele Straßen schachbrettartig in Baublöcke zerlegt und wünscht man irgendwo einen öffentlichen Garten oder Kinderspielplatz, so läßt man einen oder mehrere Blöcke unbebaut, übergibt sie zu mehr oder weniger anspruchsvoller Ausgestaltung dem Stadtgärtner, und das Square ist fertig. Der Umstand, daß dieser Garten dann ringsherum frei an den Straßen liegt, wird bei dieser einfachen Methode nicht beachtet; gerade darin liegen aber die groben Fehler dieser Anordnung, denn von der Straße wirbelt der Wind allen Staub, diese furchtbarste Plage des Großstadtlebens, über die Gartenanlage weg, die noch obendrein von dem ganzen Wagengerassel und sonstigem Lärm der Straße erfüllt ist, besonders wenn, wie in den weitaus meisten Fällen, diese Squares nur in kleinem Flächenmaß angelegt sind. Ein solcher Stadtgarten ist zur Erholung für Alt und Jung gänzlich ungeeignet und wird wegen der schneidenden Schneewehen im Winter und der sengenden Sonne im Sommer und den darüberhinfegenden Staubwolken auch tatsächlich vom Volke nicht besucht.“

Abb. 1.

„Das sanitäre Grün gehört nicht mitten in den Staub und Lärm der Straßen, sondern in das geschützte Innere großer, ringsherum verbauter Baublöcke. Nur in größten Flächenmaßen verträgt es das Freiliegen an der offenen Straße, wie dies in den Villen- oder Kottagevierteln der Fall ist. Diese vom Wagenverkehr wenig heimgesuchten Stadtteile mit ihren ununterbrochen zusammenschließenden Baumpflanzungen gehören zweifellos auch in die Gruppe des sanitären Grüns. Zu sagen ist über diese Anlagen wegen Straßenführung, Grundteilung und dergl. nichts; denn das viele Grün breitet selbst über verfehlte Lageplanformen den Mantel milder Nachsicht, derart, daß weder Schönes noch Verfehltes in die Erscheinung tritt; es ist eigentlich ganz gleichgültig, wie man da vorgeht, es kommt auf jederlei Art immer dasselbe heraus."

„Das „dekorative Grün", und zwar womöglich in reichlicher Verbindung mit dekorativem Wasser, gehört im strikten Gegensatz zum sanitären ausschließlich der Straße und den Verkehrsplätzen, denn es hat nur den Zweck, gesehen zu werden, gesehen von möglichst vielen Menschen, also gerade auf den Hauptpunkten des Verkehrs. Man kann sich einen größeren Gegensatz nicht denken. Beim dekorativen Grün ist alles nur auf die ihm einzig mögliche phantastische Wirkung zu berechnen; beim sanitären Grün handelt es sich dagegen um die wirkliche Erzielung greifbarer Werte: Staubfreiheit, Windschutz, allem Straßenlärm abgewendete Ruhe, schattige Kühle im Sommer. Was bei dem einen wertvoll ist, wird bei dem anderen zur Nebensache und umgekehrt, daraus aber folgt, daß nur derjenige Stadtbaukünstler im einzelnen Fall das Richtige treffen wird, der diese beiden Arten des Stadtgrünen in ihrem Wesen erfaßt hat und auseinanderzuhalten versteht."

Damit kommen wir zur Betrachtung der neuesten Form städtischer Grünanlagen, des Gartenhofes, des von der Bebauung umgebenen Gartenplatzes oder Parkes, des gärtnerisch behandelten Innern des Baublocks, kurzweg auch wohl Innengarten genannt.

Zuvor möchte ich jedoch noch ein Wörtchen über das von Sitte grundsätzlich verworfene Square einlegen. So schlimm ist es nun in seiner Heimat nicht. Wenn wir eine vom Verkehr umbrandete Insel törichter Weise bepflanzen, oder gar auf einem Verlegenheitsdreiecke die Sünden des Bebauungsplans mit Grünzeug zudecken, so entsteht noch lange kein „Square" im eigentlichen und ursprünglichen Sinne. Und wenn wir ein so fehlerhaftes Ding noch, wie nur zu oft, besonders in kleinen Städten, zu beobachten haben, schlecht unterhalten, so hat der Volksmund Recht, über den Fettfleck oder Spucknapf, den Papierkorb oder Staubwinkel zu spotten. Das Square ist von Hause aus ein stiller Wohnplatz mit einem gemeinsamen Garten in der Mitte und mit Zufahrtstraßen zu einer möglichst geschlossenen Bebauung rund herum. Der Garten ist eingefriedigt und nur den Anwohnern des Platzes zugänglich. Öffentlich ist er also nur in dem Sinne, wie bei uns der Vorgarten — er gehört zu den ihn umgebenden Häusern. Nun kann es ja nicht ausbleiben, daß der Aufenthalt in einem solchen Garten, zumal wenn dieser nur klein ist, recht ungemütlich wird, im Falle die ihn umgebenden Wohnstraßen, die aber öffentliche Straßen sind, unversehens lärmenden Verkehr erhalten. In dieser Möglichkeit liegt die Schwäche der Anlage, die sonst, wenn Privatstraßen statt der öffentlichen hineinführten, nichts weiter als ein Wohnhof sein würde, wie wir derartige in Berlin mehrere haben, aus den siebenziger und achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts stammende, als durchaus natürliche Lösungen einer zweckmäßigen Ausnutzung des Innern übergroßer Baublöcke — in der Genthiner und Potsdamer Straße, in Rohmers Park usw. —, vergl. dieserhalb meine Abhandlung: „Berliner Wohnbaublöcke" im Jahrgang VI. der Zeitschrift, S. 143—145. Es sind mitten in der Großstadt abseits vom Verkehr und ihm doch nahe gelegene Wohnplätze, die teils von Einfamilienhäusern, teils von Miethäusern, meist mit Vorgarten wie an der Straße umbaut sind. Es fehlt ihnen nur — abgesehen von etwas „dekorativem Grün" in der Mitte — die größere gemeinsame Gartenanlage des englischen Square.

Abb. 2.

Der gemeinsame Garten tritt in London aber auch in der Form auf, daß sämtliche Hintergärten einer Häuserreihe zu einer Fläche zusammengezogen sind, nach drei Seiten hin also wieder wie ein Square freiliegen. Intimer wirkt endlich die Zusammenlegung der Gärten zwischen den Rückseiten zweier parallel zu einander laufenden Häuserreihen — so daß nur noch an den Schmalseiten des Baublocks der Einblick möglich ist — also bei halboffener Bauweise. Man braucht nun bloß noch einen Schritt weiter zu gehen, den Block hufeisenförmig oder gar ganz zu umbauen, so ist der Innengarten fertig.

Doch erst der Innengarten privaten Charakters, wie er bei uns in den Schöpfungen der Baugenossenschaften zu Tage tritt, die, einem sozialen Bedürfnisse genügend, neben Schmuckhöfen und Laubenanlagen insbesondere Spielplätze für die Kinder zahlreicher Familien zu schaffen pflegen. Die Mütter brauchen dann nur einen Blick zum Fenster hinaus zu werfen, um sich von dem Tun und Treiben ihrer Sprößlinge zu überzeugen. Gute Beispiele bieten hierfür der Berliner Spar- und Bauverein, der Beamtenwohnungsverein in Berlin, dann der Wohnungsverein in Danzig mit gemeinsamer Gartenanlage in der Mitte, um die sich rund herum die Höfe der Randbebauung (ohne Seitenflügel und Hinterhäuser) ziehen, der Spar- und Bauverein in Dortmund mit hufeisenförmiger Gartenanlage — ähnlich wie bei den Häusern des Hamburger Spar- und Bauvereins, des Allgemeinen Wohnungsvereins in Königsberg i. Pr., der weite Flächen Hinterlandes durch private Zufahrtstraßen aufgeschlossen und die Bebauung um eine Gartenanlage gruppiert hat, usw. Besonders das letztgenannte Beispiel gibt zum Nachdenken Anlaß, ob nicht auch in Berlin zu diesem Zwecke die Privatstraße wieder mehr Förderung verdiente, als es die baupolizeilichen Bestim-

mungen über die Zugänglichkeit des Hinterlandes gegenwärtig zulassen.

Zu allen diesen Schöpfungen gehören aber immer, schon damit den Anwohnern der Lärm des Kinderspiels nicht lästig fällt, größere Freiflächen, als sie der Privatunternehmer gemeinhin zu opfern vermag. Um dem Grundstücksbesitzer dies zu ermöglichen, schlägt Bauinspektor Redlich im Jahrbuch für Volks- und Jugendspiele (B. G. Teubner, Leipzig und Berlin 1907) vor, in einer besonderen Polizeiverordnung zu bestimmen: „Wird von einem Baublocke ein bestimmter Teil, und zwar mindestens 1/20 seiner Fläche, zu einem innerhalb gelegenen gemeinschaftlichen Spielplatz freigegeben, so darf jedes Grundstück dieses Baublocks um 1/20 der anrechnungsfähigen Fläche mehr bebaut werden, als dies nach § . . (der sonst in Betracht kommenden Bestimmungen) der Bauordnung vom . . . . . zulässig wäre, solange als dem Eigentümer des Grundstücks für sich und die Bewohner das Recht auf Mitbenutzung des Spielplatzes durch grundbuchliche Eintragung gesichert ist.

Auf dem Spielplatze dürfen nur die seinem Zwecke dienenden gemeinschaftlichen baulichen Anlagen hergestellt werden."

Redlich meint, namentlich Bodengesellschaften müsse es meist leicht fallen, die Abmessungen des ganzen Baublockes, des auszusondernden Spielplatzes und der einzelnen Baustellen so einzurichten, wie es wirtschaftlich am vorteilhaftesten ist.

Weiterhin werden wir noch an einem Beispiele sehen, daß nach einem ähnlichen Gedankengange bereits eine öffentliche Grünanlage entstanden ist; damit scheint die Ausführbarkeit des Vorschlags dargetan. Immerhin würden auch diese Freiflächen — und Redlich warnt selbst davor, über diese gewissermaßen umsonst zu beschaffenden Kinderspielplätze die großen öffentlichen Anlagen für Spiel, Sport und Erholung zu vergessen — noch nicht hinreichen, um einerseits mehr Ruhe, und anderseits mehr Bewegungsfreiheit gewährende Erholungsstätten für Jung und Alt zu erhalten und daneben auch Pachtgärten den Familien zur Verfügung zu stellen, wie es z. B. die Stiftung zur Erbauung billiger Wohnungen in Leipzig-Kleinzschocher mit einer Kolonie beabsichtigt, die nach Abzug des Straßenlandes rund 153000 qm Fläche umfaßt; hiervon sollen nur rund 24000 qm bebaut werden, während rund 129000 qm für Parkanlagen und Hausgärten bestimmt sind. (Siehe Jahrgang III der Zeitschrift, S. 28.)

Abb. 3.

Damit erst würde eine vollkommene Innenanlage entstehen, die den anzustrebenden öffentlichen als Vorbild zu dienen vermöchte. „Der dichten Verbauung unserer Städte, die keinen Fleck für Hausgärten, keinen Ausblick auf ein Stückchen Himmel freiläßt, kann nur in dieser Weise Einhalt geboten werden" (C. Sitte). Denn anders als in England ist nun einmal unsere Art zu wohnen. Dort eine weitauseinandergezogene Bebauung mit Einfamilienhäusern, hier eine zusammengedrängte Bebauung mit hohen Miethäusern. Die auf dieselbe Einwohnerzahl entfallende Grünfläche muß sich hier also in dichterer Reihenfolge wiederholen, als es dort nötig ist. Trotzdem scheidet z. B. der Bebauungsplan der neuen Gartenstadt Letchworth noch inmitten vieler Baublöcke große Flächen aus, die durch besondere Zuwege erreichbar, öffentlichen Anlagen vorbehalten bleiben (The Garden City Estate Letchworth, Herts Veröffentlichung First Garden City Limited, London W.C. High Holborn 326a). Wenn man nun bedenkt, daß jedem Einwohner ein gewisser Anteil an öffentlichen Plätzen zukomme, so wird bei gerechter Verteilung schon die Bevölkerung eines großen Baublocks einen Platz aus öffentlichen Mitteln fordern können. Warum sollte dann dieser keine Innenanlage sein, die so viel billiger herzustellen wäre, als ein freier, von öffentlichen Straßen umgebener Platz?! Also schon vom Geldstandpunkte aus wäre dies der Gemeinde zu empfehlen und damit die Öffentlichkeit des Innengartens zu begründen.

Wie ist der Innengarten nun zu gestalten? Denken wir einmal an die Anlage des Parc de Monceaux in Paris, der von fünfseitiger Grundform an vier Seiten geschlossen umbaut und nur an der längsten Seite gegen den Boulevard de Courcelles mit einem durchsichtigen Gitter geöffnet ist. Die Bebauung trennen 10—13 tiefe Hintergärten mit niedrigen, wenig auffallenden Gittern von der öffentlichen Parkanlage, mit der sie jedoch durch Schlupftüren in unmittelbarer Verbindung steht. Die zum oder durch den Park führenden Straßen sind durch Tore zugänglich. Diese Parkwohnungen sind sehr gesucht, ganz so wie in Kurorten, wo man es ebenso macht, um den Gästen möglichst ruhige, gesunde Wohnungen zu gewährleisten.

Nach diesem Vorbilde ist auf früherem, von der Gemeinde erworbenem Festungsgelände zu Magdeburg der Königin Luise-Garten entstanden, den jedoch eine landhausartige Bebauung umgibt. Von den Hausgärten führen auch hier Schlupftüren zur öffentlichen Innenanlage, wofür eine geringe Anerkennungsgebühr zu entrichten ist (Jahrgang I der Zeitschrift, S. 26). In ähnlicher Weise ist ferner der Waldpark zu Blasewitz bei Dresden rundum offen bebaut und von den Höfen bezw. Hausgärten aus mit Privatzugängen, im übrigen aber durch sechs öffentliche Zu-

gänge erreichbar, wovon zwei auf den den Park durchschneidenden Elsasser Weg entfallen. Endlich der vom Architekten Otto Lasne geschaffene Anlagenplatz an der Valpichler Straße zu München, der an drei Seiten wieder geschlossen umbaut ist und nur an der vierten Seite an eine öffentliche Straße grenzt. An zwei Seiten durchbrechen öffentliche Durchfahrten die Bebauung. Höfe und Hausgärten trennen die Häuserreihen von der Grünanlage. (Jahrgang II der Zeitschrift, S. 8.)

(Fortsetzung folgt in Heft 2.)

ZUM AUSBAU DES MARKTPLATZES IN AUE.

Von MAX GAUL, Dresden.

Im Frühjahr 1907 wurde das alte Rathaus zu Aue (im Erzgeb.), das auf dem Marktplatze stand, abgebrochen. Der unbefriedigende Eindruck des so entstandenen Platzbildes rührt in erster Linie daher, daß jetzt zwar ein in seinen Abmessungen großstädtischer Platz entstanden ist, den aber noch die ärmlich kleinen Häuser der 70er und 80er Jahre umgeben. Auch hier hat wieder einmal die bedeutsame Entwicklung der aufblühenden Industriestadt vor dem Marktplatze Halt gemacht. Jetzt ist durch den Rathausabbruch der Zeitpunkt gekommen, an den zeitgemäßen Ausbau der Gesamtanlage zu denken, besonders weil die Stadtverwaltung beabsichtigt, mit der Verbreiterung der Marktstraße auch die Südwand des Platzes breiter zu durchbrechen und damit in die Platzwirkung wesentlich einzugreifen.

Wie nach den Grundlagen des Stadtbauamts der Platz in seinen Fluchtlinien ausgestaltet werden soll, darüber gibt klare Auskunft der ministeriell genehmigte Stadtbebauungsplan (M. 1 : 5000), bearbeitet vom Vermessungsbureau O. Mitscherling-Aue. Danach werden fast alle in den Platz mündenden Straßen verbreitert. Die Baustelle des alten Rathauses soll zum Platze geschlagen werden. Die Fluchtlinien verraten überall das „ordnende“ Lineal. Aus dieser Planung sind nur Rücksichten auf den Straßenverkehr erkennbar. Ob sie auch überall am Platze sind, soll später noch behandelt werden. Der Ausbau der Häuser nach ihren Höhenverhältnissen ist durch Baugesetz ziemlich feststehend. Von der Fassadengestaltung läßt sich nur ahnen, daß die Anlieger, veranlaßt durch die langweiligen Fluchtlinien, den Wunsch hegen werden, die Wirkung ihrer Neubauten durch „äußerliche Putzmittel“ zu „heben“.

Wird dieser Ausbau zur Tatsache, so ist die Stadt um einen bedeutsamen Eindruck, eine Platzwirkung ärmer. Das entstehende Gebilde zeigt zuviel breite Straßenmündungen, zu wenig geschlossene Wandungen, als daß eine Platzwirkung zu erhoffen wäre. Und dabei bildet die alte Marktanlage auch jetzt noch den Kern der Stadt.

Grundgedanken des modernen Städtebaues, der auch die künstlerische Ausbildung und Wirkung solcher Anlagen erstrebt, wurden bei der Planung anscheinend nicht berücksichtigt. Sie auf diesen Platz anzuwenden, war meine Absicht. Daraus entstand die Skizze. (Siehe Doppeltafel 3/4.)

Die Anregungen zu den einzelnen Vorschlägen, die ich machen will, sind dem bestehenden Platzeindruck entnommen. Sie können bis auf wenige, das alte Rathaus betreffende, noch an Ort und Stelle nachgeprüft werden. Trotz des rückständigen Ausbaues der Häuser weisen die bestehenden Bauten fast auf alle Mittel hin, die bei richtiger Verwertung in vernünftigen Neubauten einen künstlerisch wirkenden Platz versprechen, der zugleich auch allen praktischen Anforderungen Rechnung trägt. Die mir natürlich erscheinende Rücksicht auf die vorhandenen Grundstücksgrenzen ließ mich mit meinen Forderungen sehr bescheiden sein, besonders auch, weil dies im Interesse leichterer Durchführbarkeit und praktischer Verwertung durch die Beteiligten liegt. Daß man zeitweise an maßgebender Stelle schon mit kühneren Plänen umging, z. B. mit der Planung eines neuen Rathauses in der südwestlichen Platzwand, soll nebenbei erwähnt sein.

Der jetzt „freigelegte“ Platz ist etwa 120 m lang und würde demnach an seinen Schmalseiten einen annähernd 30 m hohen Ausbau mindestens fordern; durch das Baugesetz aber ist günstigenfalls eine Gesamthöhenwirkung von 20 – 22 m, einschließlich der wirksamen Dachhöhe, erreichbar. Der Platz ist also viel zu lang, während seine Breitenentwicklung in gutem Verhältnisse zu der künftigen Haushöhe steht.

Mein erster Vorschlag geht darum dahin, durch einen Neubau auf dem Markte die alten Wirkungen wieder zu erzielen, trotzdem aber den gesteigerten Verkehrsforderungen gerecht zu werden. Zur wirksameren und klaren Trennung der beiden Platzteile wird das neue Markthaus quer zur Längsaxe des Marktes und ehemaligen Rathauses gestellt. Es ist in schlichter Massenwirkung gedacht, mit ruhiger Firstlinie zwischen Giebeln an den Schmalseiten. Im Erdgeschoß nimmt es zwei kurze Laubenreihen auf, die für den Fußverkehr bestimmt sind. Sein Abstand von der neuen südlichen Platzwand braucht nur wenig größer zu werden als der des alten Rathauses, denn er bedeutet jetzt nur noch die Fahrbahnbreite. Die praktische Verwendung des Baues kann sehr mannigfach sein, zu kommunalen Zwecken als Polizeiamt, Feuerwache, öffentliche Wage oder Lager für Marktgeräte; zu privaten Unternehmungen als Kaffeehaus usw. Ein torartiger, vielleicht zweigeschossiger Bau, der im Erdgeschoß Durchfahrt und Bürgersteig aufnimmt, soll das Markthaus mit der nördlichen Platzwand verbinden, um die wirksame Trennung der beiden Platzteile zu vervollständigen. Über den Torbögen können sich Räume und als oberer Abschluß eine offene Terrasse befinden, die entweder vom Hause der Platzwand aus benutzt werden, oder zum Markthause gehören können.

Zu guter geschlossener Platzwirkung sollen auch die kleinen Überbauten der Marktgasse und Kirchgasse ver-

helfen. An der Kirchgasse lassen sich Fahrweg und Bürgersteig leicht trennen. Ihre eingezeichnete Breite ist schon sehr reichlich bemessen.

Im übrigen brauchen die Fluchtlinien der nördlichen Platzwände kaum wesentlich verändert zu werden, nur empfiehlt sich eine Rundung der Nordwand des kleineren Platzes.

Als Mittelweg zwischen dem Bestehenden und den Forderungen des Stadtplans wollen die Vorschläge für die Ausbildung der südwestlichen Platzwand und der Straßenmündungen angesehen werden. Hier soll die Verkehrsbreite auch vergrößert werden, zugleich aber die künstlerisch wertvollere, alte Bauflucht erhalten bleiben. Dies wird durch Laubengänge für den Fußverkehr erreicht. Sie sollen nicht mehr um ihrer malerischen Reize willen berechtigt sein, als durch nüchtern praktische Rücksicht auf die anliegenden Grundstücke. Während für das Eckhaus Schneeberger — Wettiner Straße die starke Eckbetonung, also eine künstlerische Rücksicht als ausschlaggebend zugegeben wird, sind andere Grundstücke erst durch die Belassung der alten Fluchtlinie zweckmäßigem Neuausbau zugänglich, z. B. am Markt 12, 14, 16. Die am Platz schon vorhandenen Geschäfte weisen darauf hin, daß sich hier vorzugsweise ein Geschäftsviertel mit großen Läden entwickeln wird. Man darf danach bei der Höhenentwicklung moderner Kaufläden wohl hoffen, daß die Laubengänge hell und geräumig genug werden, um den Nachteilen mittelalterlicher Anlagen ähnlicher Art zu entgehen. Durch diesen Laubengang wird folgendes erreicht: Die Anlieger können wenigstens in den drei Obergeschossen und im Dach bis auf die alte Bauflucht, in einzelnen Fällen noch weiter, vorgehen und die Räume für ihre Zwecke verwenden. Nur im Erdgeschoß sollen sie eine Laubengangbreite für den Fußverkehr abtreten. Gewinnen also die privaten Hausbesitzer durch diesen Mittelweg gegenüber den vom Stadtplan geforderten Fluchtlinien, so spart auch die Stadt beträchtliche Summen, denn sie braucht keine oder höchstens nur geringe Entschädigungen an die Anlieger zu zahlen, während die Stadt sonst die Frontquadratmeter teuer von ihnen kaufen müßte. Der Laubengang an der Schwarzenberger Straße bedarf keiner weiteren Erläuterung. Die Wahl seines Abschlußpunktes ist zwar willkürlich, nur ist es für die Platzwirkung wünschenswert, daß er noch ein Stück über die südöstliche Platzecke hinausläuft, um den Straßenmund in erträglicher Breite zu lassen. Für die Wirkung der Kirche, die in der Axe der Schwarzenberger Straße liegt, ist es dagegen am besten, wenn der Laubengang möglichst weit geführt wird. Das Haus Nr. 6 der Straße ist schon neu ausgebaut. Trotzdem könnte man Nr. 8 mit Laubengang wieder bis zur alten Fluchtlinie ausbauen, um dadurch die geschlossene Häuserreihe mit einer kräftigen Baumasse trotz geringer Grundstücksbreite energisch abzuschließen.

Ähnliche Rücksichten ließen mich auf die Beibehaltung der alten Bauflucht an dem Hause Wettiner Straße Nr. 1 kommen. Hier ist außerdem wenig Hinterland vorhanden. Zieht man südlich von diesem Grundstücke die Front etwas ein und läßt die gegenwärtigen Fluchtlinien des Grundstücks Nr. 4 bestehen, so erhält man eine platzähnlich wirkende Straßenerweiterung. Dieses Grundstück sollte man auch so turmartig ausgebaut lassen, wie es jetzt ist. Auf jeden Fall aber muß an seiner Nordseite die Unterbrechung der Bauflucht bleiben. Das verlangt die später mögliche Erschließung des dahinter liegenden größeren Geländes zu Wohnzwecken. Hier muß dann eine Straße ausmünden.

Sehr wichtig erscheint mir die Lösung der Durchbruchsfrage der Marktstraße. Verfolgt man ihren Verlauf nach Süden, so ist erkennbar, daß sie kaum jemals dazu bestimmt sein wird, einen lebhaften Verkehr aufzunehmen. Denn ihr Anliegergebiet, in Zukunft sicher ein reines Wohnviertel, ist durch die Bahn begrenzt. Für den ehemaligen Durchgangsverkehr nach Bockau ist schon ein neuer Weg gefunden. Andererseits wird die voraussichtliche industrielle Entwicklung des südlich gelegenen Auerhammer eher nach unmittelbarer Straßenverbindung zum Bahnhof Aue verlangen, die durch das Gebiet links der Mulde führen müßte, als darauf verfallen, die Marktstraße zur Nebenverkehrstraße auszubilden, um die Wettiner Straße zu entlasten. Mit 6—7 m Fahrbahnbreite und einseitigem Bürgersteig, wenigstens im vorderen Teil der Straße, genügt die Straße ihrem Verkehre vollauf, ebenso die eingezeichnete Breite der Durchfahrt. Durch einen solchen Ausbau gewinnt besonders das Marktgrundstück Nr. 12, während die Forderung des Stadtplanes es geradezu unbrauchbar macht. Der Überbau der Durchfahrt nach Art eines Portikus soll zur vollen Höhe der Häuser emporgeführt werden, zum Grundstück Nr. 12 geschlagen. Neben dem Gewinne des Anliegers ist unverkennbar der Vorteil für Platz und Straße. Jener wirkt geschlossener, diese bekommt an Stelle des alten Rathauses mit seinem in die Straße schauenden Türmchen wieder ein energisches Ziel.

Durch einen solchen Aufbau, der stark in den größeren Platzteil einspringt, ergibt sich westlich anschließend ein breiter Bürgersteig, der nur erwünscht sein kann. Die Baupolizei soll hier eine lebhafte Frontentwicklung wenigstens in den unteren Geschossen erlauben. Die Fluchtlinie der Häuser Nr. 2 und 4 am Markt muß trotz der Benachteiligung der Anlieger soweit als möglich zurückrücken, damit die bestehende Straßenkreuzung durch Auseinanderziehen der Verkehrsabzweigungen brauchbar wird.

Ohne Schaden für die praktische Ausnutzung von Platz und Straßen ergeben sich für die Gesamtanlage manche Vorteile künstlerischer Wirkung bei dem vorgeschlagenen Ausbau.

Aus der Schneeberger Straße schweift der Blick von der mächtigen Hausecke Nr. 1 zu dem neuen Markthausbau und zur Seitenansicht des Portikus der Marktstraße. Man wird den Abschluß des Platzes an dieser Stelle wohltuend empfinden. Die Wirkung wird eine Steigerung der jetzt schon bestehenden bedeuten. Ebenso wie ehedem das alte Rathaus, geleitet jetzt der Giebel des neuen Markthauses mit seinem Gegenüber, der vorspringenden Häuserreihe, den Blick weiter bis zur Kirche. — Wer aus der Bahnhofstraße sich dem Markte nähert, ersieht aus derselben vorspringenden Ecke Nr. 1 die deutliche Straßenkreuzung, ohne dabei ins Leere zu schauen. Dahinter läßt die Baufluchtanordnung eine platzartige Erweiterung vermuten und deutet hin auf ein schlicht schmuckloses Wahrzeichen der Stadt, den sogenannten roten Turm (Wettiner Straße 4). — Ähnliche Bilder bekommt der aus der Wettiner Straße Kommende zu sehen. — Aus der Schwarzenberger Straße bemerkt man die Platztrennung. Der Blick schweift hier vom Markthause bei weiterem Vorwärtsgehen

hinüber zur Straßenkreuzung. Erst wenn sie erreicht ist, braucht das Auge als neues Ziel das Stadthaus zu suchen, das in der Axe der Schneeberger Straße ziemlich weit entfernt liegt. — Über die Ausbildung der Platzwände ist noch folgendes zu sagen:

Beide Plätze umgeben Häuser mit annähernd 16 m Höhe des Hauptgesimses. Dieses soll möglichst viele Gliederungen der Fassaden unter sich zusammenfassen, um der Wand die nötige Ruhe zu geben. Klare First- und Giebellinien, in großen Zügen angeordnet, tragen zu derselben Wirkung bei. Wenn alle diese Momente künstlerischer Massenwirkung ausgenützt werden, kann die Fassadenausbildung im Einzelnen schlicht, einfach und doch wirksam sein.

Die Bordsteinanlagen, die ja im Platze selbst nicht mitwirken, wollen nur vorschlagen, wie der Platz durch seine Aufteilung dem Durchgangsverkehre verschlossen werden soll, hingegen dem Anlieger- und Marktverkehr zugänglich bleibt. Geringer Durchgangsverkehre herrscht nur von der Marktstraße zur Kirchgasse, quer über den kleineren Platz hinweg. — An Markttagen stehen auf den beiden Plätzen dann, wie jetzt, die Verkaufstände, zwischen denen sich hauptsächlich Fußgängerverkehr entwickelt. Der durch den Neubau beanspruchte Platz ist wesentlich kleiner als die alte Rathausgrundfläche, und wohl auch in Zukunft noch entbehrlich für den Marktbetrieb. Daneben weist das Markthaus die Verkehrsströmung an solchen Tagen in festere Bahnen.

Architektonisch betont gedacht ist die südwestliche Ecke des Marktes. Hier hätte ein nur mäßig hoher Aufbau in Form einer Tribüne gut Platz. Mit Dach als Pavillon ausgebildet, könnte er als Standort der sonntäglichen Platzmusik dienen, bei feierlichen Gelegenheiten als Rednertribüne usw. Nach der Marktinnenseite kann sich eine bescheidene Brunnenanlage anlehnen. Der einzelne Baum soll so lange als möglich gepflegt werden als altes Zeichen des früheren landstädtischen Charakters. Stirbt er ab, so kann seine Stelle ein Verkaufsstand, z. B. Trinkhalle einnehmen, aber ebensogut frei bleiben. Die Längswand des Markthauses bietet einem Denkmal oder Brunnen guten Hintergrund.

Die Durchführung dieser Vorschläge scheint mir für alle Beteiligten einen günstigen Abschluß aufzuweisen gegenüber der Planung der Stadtverwaltung. Die Anlieger behalten meistenteils ihre Grundstücke in voller Größe für den Neuausbau, wenigstens in den Obergeschossen. Die durch malerische Gesamtwirkung mögliche Schlichtheit des einzelnen Hauses im Äußern macht das Bauen wesentlich billiger, oder kommt doch wenigstens der inneren Ausstattung zu gute. Die Stadt hat weniger Entschädigungen für Abtretung von Grund und Boden zu zahlen. Außerdem gewinnt sie im Markthause neue Räume für öffentliche Zwecke in zentraler Lage.

Dabei sind die Anforderungen des Verkehrs ebenso berücksichtigt, wenn man nicht gerade die Forderung aufstellt, auch unbedeutende Straßen auf einen eingebildeten Riesenverkehr hin zuzuschneiden.

Schließlich hat aber auch die unbeteiligte Allgemeinheit an der liebevollen Ausbildung des Kerns einer aufblühenden Stadt ihre berechtigte Freude, die gesteigert wird durch die Erkenntnis, daß die Neuschöpfung völlig innerhalb maßvoller Grenzen des Aufwandes bleibt und aus dem Alten sich organisch entwickelt hat.

OBERKASSEL-HEERDT BEI DÜSSELDORF UND SEINE NEUE BAUORDNUNG.

Die Gemeinde Oberkassel-Heerdt bei Düsseldorf hat eine Ergänzung zu der für die Landkreise des Regierungsbezirks Düsseldorf bestehenden Bauordnung erhalten und zwar von dem Gedanken ausgehend, daß die Gemeinde, gleichviel, ob sie mit der Möglichkeit einer einstmaligen Eingemeindung mit Düsseldorf rechnet oder nicht, sowohl wegen ihrer bevorzugten Lage, als auch wegen ihrer Eigenschaft als Vorort des schönen Düsseldorf besondere, die Bautätigkeit regelnde Aufgaben zu erfüllen habe. Es muß sowohl den Bedürfnissen der ruhige Wohnungen suchenden Bevölkerung, als auch denen der Industrie Rechnung getragen werden, für die beide das Gebiet gleich günstig liegt.

Ohne Zweifel ist die Lage von Oberkassel-Heerdt eigenartig, man kann sagen, einzigartig, am ganzen Niederrhein. Außer ihr gibt es in der Rheinprovinz nur noch eine Stelle, wo der Rhein einen so scharfen Knick macht, als hier; diese Stelle ist bei Filsen-Boppard, wo man bekanntlich vom sogenannten Vierseenplatz aus den Rhein infolge der scharfen Krümmungen viermal als vier durch die Berge sich voneinander scheidende Binnenseen zu schauen glaubt.

Oberkassel-Heerdt liegt auf einer vom Rhein gebildeten Halbinsel oder, richtiger gesagt, Landzunge, die an der Stelle, wo sie in das Festland verläuft, eine größte Breite von nur 2,8 km zwischen den Ufern des Rheines hat; man kann also in ungefähr 30 Minuten hier quer über die Landzunge vom Ufer in Heerdt zum Ufer in Lörick gelangen. Die Länge der Landzunge beträgt ungefähr 4 km. Diese Zunge ist gewissermaßen in das Gebiet der Stadt Düsseldorf hineingeschoben. Ihr gegenüber liegen an der Südseite die Lausward und der Düsseldorfer Hafen, an der Spitze die Breitseite der Altstadt Düsseldorf, an der Nordseite das vormalige Ausstellungsgelände, der zukünftige Kaiser-Wilhelm-Park und weiterhin Golzheim. Von allen Stellen des Randes der Halbinsel aus wird man also dauernd über die grünen Wiesen und über den Rheinstrom hinweg den Blick auf Düsseldorf haben.

Daß für diese Halbinsel, deren innere Ausgestaltung auch für die Stadt Düsseldorf von Bedeutung ist, eine besondere, auf ihr gegenüber und dessen Schönheiten Rücksicht nehmende Bauordnung erlassen wurde, kann also für Düsseldorf, wenn es mit der Eingemeindung rechnet, nur angenehm sein, um so mehr, wenn dadurch von vornherein Mißstände im Bauwesen verhütet werden, die man in vielen Vororten bitter beklagt.

Die neue Bauordnung von Oberkassel-Heerdt sieht in Bezug auf die Breite und die Ausladung der Vorbauten

Hintere Baulinie
Geschossbeschränkung mit hinterer Baulinie
Geschossbeschränkung ohne hintere Baulinie
Landhausmäßige Bebauung
Vorgärten.
Maßstab 1:10000.

Autographie und Druck der A-G für mech. Kartographie, Cöln.

sowohl in den Straßen, die keine Vorgärten haben, wie auch in solchen mit Vorgärten, ganz bestimmte Höchstmaße vor, die den in größeren Städten üblichen im allgemeinen entsprechen. Dennoch lassen sie dem Architekten die wünschenswerte Freiheit zur Gestaltung der Fassaden.

Außer diesen Bestimmungen über die Vorbauten regelt die Ordnung noch folgende vier wichtige Punkte:

I. Zum dauernden Schutze der eigentlichen Wohnviertel in Oberkassel, Niederkassel und Heerdt ist ein größeres Gebiet, etwa das Düsseldorf gegenüberliegende Drittel der Halbinsel, sowie deren südlicher Teil bis an die Ortschaft Heerdt, für alle irgendwie belästigenden gewerblichen Anlagen, vollständig verschlossen.

Hierdurch ist den Bewohnern dieser Gebietsteile eine Gewähr dafür gegeben, daß die herrliche, durch den nahen Rhein gereinigte Luft niemals verunreinigt wird. Andererseits ist die Industrie dadurch in eine bestimmte, ziemlich fest abgegrenzte mehr auf das Innere, auf das Hinterland, zurückgeschobene Zone verwiesen, die ihren Anfang nimmt an den in Heerdt an der Mündung des Erftkanals gelegenen, mit Gleisanschlüssen ausgestatteten Werftanlagen der Gemeinde.

II. Für fünf dem Kaiser-Wilhelm-Parke der Stadt Düsseldorf gegenübergelegene Baublöcke ist die offene Bauweise mit Häusern von nicht mehr als zwei Geschossen vorgeschrieben. In diesen Blöcken dürfen also nur freistehende Häuser oder auch Doppelhäuser errichtet werden. Die Räume zwischen den Häusern (Bauweise) sind als Gartenanlagen auszubilden. Da die Front nach dem Rheine mit höheren Häusern geschlossen bebaut werden soll, so sind die Blöcke gegen den hier stärkeren Wind genügend geschützt. Bauwich und Vorgarten liegen so, daß sie gut oder ausreichend besonnt werden.

III. Die als Allee gedachte und vor Ober- und Niederkassel schon angelegte, mit dem Rheinufer gleichlaufende Ringstraße, die im allgemeinen durch ein grünes Vorland 200 m vom gewöhnlichen Wasserstande des Rheinufers abbleibt, kann mit Häusern von 20 m Höhe und mit vier Geschossen bebaut werden.

Das ist praktisch und zugleich schön. Praktisch, weil die Halbinsel dadurch an den drei dem Rheine zu gelegenen Seiten mit einem Walle von höheren Häusern umgeben wird, die den Wind immerhin etwas brechen und dadurch die dahinter gelegenen Blöcke schützen. Schön deshalb, weil durch größere Häuser mit wuchtigeren Fassaden der Blick vom Rheine und von dem gegenüberliegenden Düsseldorfer Ufer aus über das den Ringen vorgelagerte grüne Vorland viel großartiger wird, als wenn dort niedrigere Häuser gebaut würden.

Während nun ferner an den Hauptdurchgangsstraßen, den Verkehrstraßen, Gebäudehöhe und Geschoßzahl weiter keinen Beschränkungen als den durch die Bezirksbauordnung allgemein festgesetzten unterliegen, hat die Ortsbehörde von Oberkassel-Heerdt für eine sehr große Zahl der ruhigeren Wohnstraßen in Oberkassel und Heerdt nur Häuser mit einem Erdgeschoß, einem Obergeschoß und höchstens noch einem Kniestock zugelassen. Diese Häuser, sogenannte Einfamilien-

häuser, dürfen nicht höher als 13 m sein. Sie finden sich hauptsächlich südlich der Luegallee bis zum Rhein. Die meisten der kurzen, auf die Rheinallee führenden, mit Vorgärten angelegten Straßen sind auf diese Weise für Einfamilienhäuser dauernd bestimmt.

IV. Die wichtigste Bestimmung der Bauordnung ist ohne Zweifel die, durch welche eine hintere Baulinie vorgeschrieben wird und zwar auch wieder unter Vermeidung der Hauptstraßen (der Verkehrstraßen), denen im Interesse der dort nötigen Geschäftshäuser mit den notwendigen Hintergebäuden keine Schranken gesetzt sind, für einen von Niederkassel durch Oberkassel bis Heerdt durchgehenden breiten Strich von Baublöcken (etwa 40). Eine Bebauung in einer größeren Tiefe als 16 m hinter der Baufluchtlinie ist in diesen Baublöcken unzulässig. Hierdurch wird das Innere der Baublöcke vollständig von Bauten freigehalten — siehe Tafel 5. Der Wert eines freien Blockinnern ist in jeder Beziehung ein ganz außerordentlicher. Jeder Bewohner in solchen Baublöcken hat davon einen großen Vorteil. Man kann sagen, daß das freie Innere einen gemeinschaftlichen Garten für sämtliche anliegenden Häuser bildet und dauernd bilden wird. Nur niedrige Mauern trennen die zu den einzelnen Häusern gehörigen Gärten voneinander. Alle Straßen, an denen nur das unter III beschriebene sogenannte Einfamilienhaus vorgeschrieben ist, haben auch die hintere Baulinie. Die Wirkung dieser Vorschrift in bereits ganz umbauten größeren Baublöcken in Oberkassel ist eine vortreffliche. Jedes kommende Jahr wird den Reiz noch erhöhen, den der Anblick dieser großen Gärten im Innern der Blöcke von den Hinterfronten der sie umgebenden Häuser aus gewährt, weil die meist noch jungen Bäume größer und üppiger werden und die großen Innengärten weiter verschönern*).

Man darf hoffen, daß die neue Bauordnung der Gemeinde Oberkassel-Heerdt, die seit sechs Jahren in eine modern städtische und anscheinend sehr gesunde Entwicklung eingetreten ist, zum Vorteil gereichen werde. Setzt die Bauordnung auch manche Schranken, macht sie auch das gänzliche Ausschlachten manchen Baugrundstückes unmöglich und mindert dadurch vielleicht einzelnen Grundbesitzern den Wert ihrer Bauplätze einstweilen um ein Geringes herab, der Nachteil ist nur scheinbar und nur vorübergehend. Die Sicherheit der Freihaltung des Blockinnern wird diese Grundstücke auf die Dauer viel wertvoller machen, als solche Grundstücke, die sich dieses Schutzes nicht erfreuen. Durch diese Maßnahmen fällt der Vorteil der Allgemeinheit und damit auch dem anscheinend Benachteiligten und seinen Nachkommen zu. Cola.

*) Anmerkung: Beim Photographen Höltgen in Oberkassel (Barbarossaplatz) sind 5 Photographien des Innern verschiedener Baublöcke ausgestellt, auf denen die Schönheit der Blöcke sehr gut zur Geltung kommt.

BEBAUUNGSPLAN FÜR BUCHHOLZ RECHTS DER SEHMA.

Von Oberbaurat KLETTE, Dresden. Vergl. Doppeltafel 6/7.

Das den Fluren Buchholz und Kleinrückerswalde zugehörige Gebiet, über das der Bebauungsplan sich erstreckt, bildet nahezu ein großes Dreieck, dessen Grundlinie die Flurgrenze mit Cunnersdorf ist und dessen Seiten gebildet werden ostwärts durch die Staatsstraße nach Weipert, westwärts durch die zwischen Annaberg und Buchholz liegende Strecke der Staatseisenbahn Annaberg—Schwarzenberg bezw. Annaberg—Weipert, sowie durch die Königund die Kaiserstraße. Die Spitze, in der diese Seiten zusammenlaufen, liegt an der Grenze mit der Stadtflur Annaberg.

Von hier aus steigt die Bärensteiner Straße von der Ordinate 583 bis zur Grenze mit Cunnersdorf auf 690 und überwindet den mehr als 100 m betragenden Höhenunterschied in der unteren Hälfte mit Steigungen, die im allgemeinen zwischen 1 : 10 und 1 : 12 liegen, stellenweise aber hinaufgehen bis auf 1 : 7 — in dem oberen Teile dagegen mit den besseren Steigungen von 1 : 15 und 1 : 20, die sich an selbst wagerecht liegende Strecken anschließen.

Die Staatsbahn folgt der Sohle des Sehmatales und überwindet von der Haltestelle aus bis zum Cunnersdorfer Schienenübergange sich hebend, etwa 9 m, während die Königstraße mit anschließender Kaiserstraße gleichfalls von der Haltestelle aus bis zur Flurgrenze mit Annaberg rund 14 m ansteigen. Der Höhenunterschied entlang der Cunnersdorfer Flurgrenze beträgt bei einer Längsausdehnung von 1200 m insgesamt 120 m.

Zwischen diesen Linien und Punkten liegt nun das Bebauungsgebiet ausgespannt, aber nicht gleichmäßig gestreckt, sondern lebhaft bewegt und im Charakter erheblich wechselnd. Von der Bahn her steigt der Talrand im mittleren Verhältnisse von 1 : 3 steil an, etwa bis zur Höhenkote 620. Dieser Teil ist als nicht bebaubar oder doch als nur beschränkt bebaubar anzusehen und wird im allgemeinen für öffentliche Anlagen vorzubehalten sein. Dies betrifft insbesondere die Strecke zwischen der Haltestelle und dem oben erwähnten Cunnersdorfer Schienenübergange. Auf beiden Seiten davon, sowohl nach Annaberg, wie auch nach Cunnersdorf zu, wird der Hang flacher und bildet sich talabwärts zu einem zungenartig sich vorstreckenden sanftgewölbten Bergrücken, talaufwärts zu einem amphitheatralisch sich öffnenden weiten Talkessel aus.

Zwischen der von Norden her ansteigenden Bergzunge und dem von Süden aus ansteigenden Kessel breitet sich über der mittleren Höhe von etwa 655 eine Hochfläche aus, die westwärts begrenzt wird durch den Grenzweg zwischen der Kleinrückerswalder und Buchholzer Flur, ostwärts durch die Bärensteiner Straße. Dieses fast eben gelegene

Gebiet eignet sich am besten für die geschlossene Bauweise — es würde daher auch den Marktplatz mit dem Stadthause in sich aufzunehmen haben. An seinem Rande und im übrigen Gebiete sind Plätze für offentliche Bauten, wie Kirche, Gerichtsgebäude, Theater, Schulen usw. vorzusehen.

Die Planteile, die nicht für geschlossene Bauweise in Betracht gezogen sind und nicht für größere Anlagen in Anspruch genommen werden, sind der offenen Bauweise vorzubehalten.

Für die öffentlichen Zwecken dienenden, im Plane vorgesehenen Plätze können selbstverständlich auch andere gewählt werden; nur in betreff dreier Anlagen, auf welche der Entwurf unmittelbar Bezug nimmt, wird an den im Plane angenommenen Plätzen festzuhalten sein: dies betrifft das Stadthaus, die Kirche und das Theater. Für letzteres insbesondere ist ein inbezug auf seine Lage hervorragend gelegener Platz, von dem aus sich ein besonders schöner Blick über das Tal und über Buchholz und Annaberg öffnet, vorgesehen. Wesentlich kleiner als der Marktplatz, wird er dadurch erweitert, daß sich nach beiden Seiten große, eben gelegene Promenadenflügel anschließen, die in kleinen mit Bäumen bestandenen Rundplätzen enden.

Die Kirche ist auf eine zum Teil künstlich zu hebende Terrasse zu stellen gedacht, die durch Mauern gestützt, mit Treppen und Brüstungen ausgestattet ist und vor der nach Süden gärtnerische Anlagen zu schaffen sind, um die Bebauung abzurücken und freien Blick zu gewinnen in die ausgedehnte Berg- und Waldlandschaft mit dem bedeutenden Abschlusse durch Fichtel- und Keilberg am fernen Horizonte. Im übrigen sind die öffentlichen Gebäude, sowie kleinere und größere Schmuck- und Promenadenplätze über das ganze Gebiet gleichmäßig verteilt.

Was die Straßenzüge anlangt, so ist bei der Planung davon ausgegangen worden, sie so bequem als möglich zu gestalten, d. h. ihnen, soweit nur immer angängig, tunlichst geringe Neigungen zu geben. Als Grundsatz ist festgehalten worden, in den Hauptzügen hierbei nicht über 1 : 15 hinauszugehen. Dies ist im allgemeinen gelungen mit Ausschluß von nur wenigen Straßen, bei denen über 1 : 10 in Berücksichtigung der Beschränkung der Linienführung nicht zu gelangen war. Wie aus dem Plane zu ersehen, liegen sie aber sämtlich so, daß der Verkehr sie meiden kann und daß dieser, ohne zu großen Umwegen gezwungen zu sein, auf bequemeren Wegen zu denselben Punkten gelangen kann.

Wenn auch mit allen Mitteln vermieden werden muß, daß auf dem neuen Gelände eine neue Stadt sich aufbaut, die die alte beeinträchtigt, vielmehr den Anschluß an die alte Stadt möglichst zu fördern und zu begünstigen, so läßt sich doch nicht verkennen, daß das neu zu erschließende Gebiet bei planmäßigem Ausbau soviel Vorzüge darbietet, daß die schließliche Verlegung des Schwerpunktes der städtischen Verwaltung dorthin mit in Betracht gezogen werden muß. Eine solche Wandlung darf aber nicht künstlich herbeigeführt werden, muß sich vielmehr auf natürlichem Wege vollziehen, d. h. die Verhältnisse müssen hierzu zwingen. Tritt dies aber einmal ein, so soll der Boden für eine derartige Wandlung wenigstens vorbereitet sein. Freilich können, ehe solche einsetzt, noch viele Generationen absterben. Aber die vorhergehenden sollen nicht darunter leiden, daß die nachfolgenden ernten, was jene gesäet und vorbereitet haben. Es muß daher dafür gesorgt werden, daß der Anschluß des Neuen an das Alte in allen Teilen, wie solche jeweils im Laufe der Zeit entstehen — schließlich aber auch des Ganzen — ein naturgemäßer und dauernder ist.

Von dem gegenwärtig bebauten Stadtgebiete Buchholz ist das neu aufzuschließende scharf getrennt durch das Sehmatal. Hauptverkehrsader auf der linken Talseite bildet die Karlsbader Straße. Damit diese Hauptstraße bleibt, sind von ihr aus feste Brücken nach der anderen Talseite zu schlagen — zunächst eine in der Lage A B. Von hier aus zieht sich der Hauptstraßenzug B C D E F G nach dem oberen Ende der Staatsstraße Annaberg—Weipert hinan — mit der Höchststeigung 1 : 15 und eingeschobenen horizontalen Strecken bezw. Strecken mit geringerer Steigung. Für die Entwicklung einer dem alten Buchholz günstigen Bebauung kann dadurch gesorgt werden, daß diese Straße in ihrer ganzen Erstreckung nicht sogleich gebaut wird. Es wird vielmehr zunächst genügen, sie bis zur Strecke C zur Ausführung zu bringen. Von B aus werden alsdann die Anschlüsse talabwärts an die Königstraße und ihre Verlängerung von selbst folgen; ebenso wie von C aus eine den oberen Rand des Talhanges aufschließende Verbindungstraße, die auf dem unteren Teile der Bärensteiner Straße bezw. auf die Bismarckstraße ausmündet. Der Ausbau der Teilstrecke C D E wird erst später in Frage kommen und zwar erst, wenn von C aus die Verbindung mit Annaberg hergestellt sein wird. Dann wird auch die Zeit gekommen sein, das Schlußstück D E F G folgen zu lassen, auch den Bau weiterer Talübergänge, so, wie sie in dem Plan oberhalb und unterhalb von A B vorgesehen, zu erwägen und schließlich auch die bauliche Aufschließung des Kleinrückerswalder Gebietes.

Die im Plane vorgesehenen fahrbaren Straßen teilen das Gebiet in 61 Baublöcke auf, davon sind vier und zwar drei von mittleren und einer von geringeren Abmessungen öffentlichen Gebäuden vorbehalten, weiter ein durch Hinzunahme der unterhalb liegenden Blöcke erweiterungsfähiger Block für eine Friedhofsanlage und endlich ein Platz in der höchsten Lage an der Weiperter Staatsstraße für einen Hochwasserbehälter.

Neben den fahrbaren Straßen sind aber noch vielfach Fußwege vorgesehen, um gute und ausreichende Verbindungen zwischen den einzelnen Gebietsteilen zu gewinnen. Im Plane ist die Lage solcher Wege zwar angegeben — sie soll aber damit nicht unverrückbar festgelegt sein. Im allgemeinen schließen sie an Promenadenwege der öffentlichen Anlagen an und vermitteln wünschenswerte Abkürzungen der sonst vorgesehenen Wegeverbindungen.

Dergleichen Fußwege teilen einzelne Baublöcke so, daß deren Gesamtzahl auf 77 steigt. Von diesen sind die auf nahezu ebener Fläche in der Umgebung des Marktplatzes liegenden Blöcke für die geschlossene Bauweise bestimmt. Ihre Abmessung entspricht ungefähr den neuzeitlich entstandenen Blöcken im Gebiete der alten Stadt. Die Breite der sie umgebenden Straßen ist mit 17 und 15 m bemessen.

In betreff der für freie Bauweise vorgesehenen 58 Blöcke ist ein Unterschied gemacht in der Art ihrer Bebauung. Nicht alle lassen ihrer Lage nach eine Bebauung aller Straßenseiten als gerechtfertigt erscheinen, es erscheint vielmehr eine Beschränkung in der Weise am Platze, daß sie an der jeweils oberhalb hinführenden Straßen möglichst

unbebaut bleiben, damit sowohl für die auf der anderen, der Bergseite, zu errichtenden Gebäude, als auch für die Benutzer der Straße der Ausblick in das Tal und in die Ferne nicht durch Verbauung genommen wird, auch nicht Hinterfronten an hängigem Gebiete errichtet werden, die durch ihre Höhe unvorteilhaft hervortreten und die den Hang schmückenden Vorderansichten der Bauten beeinträchtigen. Durch besondere Schraffur sind die hiernach allein zur Bebauung geeigneten Straßenseiten in dem Plane gekennzeichnet.

Die Straßenbreiten sind hier mit 8,5 und 10 m bemessen — vor den Baufluchten sind aber Vorgärten vorgesehen — es ist daher die Möglichkeit einer späteren Verbreiterung der Straße nicht ausgeschlossen.

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Wir bitten um gefällige Zusendung aller einschlägigen neuen Bücher und Schriften, die wir unter dieser Übersicht regelmäßig anzeigen werden; wir übernehmen aber keine Verpflichtung zur Besprechung und Rücksendung.

ALT-BERLIN, Anno 1740. Von Ernst Consentius. Mit 10 Abbildungen und 1 Plan. Berlin 1907 C. A. Schwetschke und Sohn.

TRIERISCHES JAHRBUCH für ästhetische Kultur. 1908. Herausgegeben von Johannes Mumbauer. Trier 1908. Verlag der Fr. Lintzschen Buchhandlung, Trier. Val. Lintz. Preis 5 M.

Fritz Schumacher, STREIFZÜGE EINES ARCHITEKTEN. Gesammelte Aufsätze. Verlegt bei Eugen Diederichs. Jena 1907. Preis br. 4 M. geb. 5 M.

DIE BERLINER VORORTE. Ein Handbuch für Haus- und Grundstückkäufer, Wohnungsuchende, Grundstückbesitzer, Vorortbewohner, Terraingesellschaften, Hypothekenverleiher, Architekten u. a. m. Mit einer Übersichtskarte im Text. Baedeker u. Moeller (Verlag). Berlin 1908.

DIE BESEITIGUNG DER RIESELFELDER VON GROSS-BERLIN von Carl Kade in Berlin-Waidmannslust. Baedeker u. Moeller (Verlag). Berlin 1908.

DIE BEDINGUNGEN DER RENTABILITÄT VON STADTSCHNELABAHNEN. Vom Oberingenieur Richard Petersen. Verlag: Deutscher Städteverlag G. m. b. H., Berlin W. 30, Schwäbische Straße 4. 1908.

PERSONENVERKEHR UND SCHNELLBAKNPROJEKTE in Berlin. Von Richard Petersen. Verlag Gustav Ziemsen, Berlin, 1907.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Auf Tafel 8 bringen wir ein vom städtebaulichen Standpunkte interessantes Schaubild vom Gruppenbau des RATHAUSES UND THEATERS in BÜCKEBURG. — Arch. O. Sasse, Hannover.

Der Bote aus Oberhessen hat in der Beilage zur Hessischen Landeszeitung am Sonntag, den 24. November 1907 „Plaudereien über Dies und Jenes" gebracht, insbesondere zur VERUNSTALTUNG MARBURGS. Jedesmal, wenn in den letzten Jahren den Reisenden der Weg an Marburg vorbeiführte, fand er ein Stückchen mehr verdeckt von der sich zum Schlosse auf dem Berge emporwindenden alten Stadt und jedesmal wurde beim Herannahen seine von der Erinnerung an die frühere Schönheit genährte Erwartung stärker enttäuscht. Der Blick auf den allmälig ansteigenden Hintergrund ist heute fast schon, im wahren Sinne des Wortes, verbaut durch geschlossene Miethausreihen längs der Eisenbahn im Tale. Man wende nicht ein, die Entwicklung der Stadt habe diese Verbauung notwendig mit sich gebracht. Die Entwicklung soll nicht gehemmt werden, wenn es nicht anders geht, auch nicht dem Bestehenden, zumal Veralteten zu Liebe. Doch geht es meist anders, wäre auch in Marburg anders gegangen, und würde auch jetzt noch anders gehen, denn die durchaus unnötige Rücksichtslosigkeit gegen das Stadtbild ist in der Hauptsache nur die Folge eines gefühllos herunterliniierten Bebauungsplanes. Ob damit auch nur dem rein praktischen Zwecke schon gedient ist, erscheint noch fraglich; jedenfalls werden dadurch Werte zerstört, die Marburg ärmer machen und den Reisenden bald gänzlich vorbeifahren lassen, statt ihn zum Besuche anzulocken — wer will durch eine öde Dutzendvorstadt laufen und wer kann ihr von Weitem ansehen. was wertvolles dahinter steckt? Aber auch das ganze Land wird dadurch ärmer und darum haben die Zeitungen und Zeitschriften Recht ein Wörtchen mitzureden; „Der Kunstwart" Avenarius voran, W. Pastor in der täglichen Rundschau und andere mehr. Solchen Stimmen sollten die Stadtväter getrost folgen. — Sie würden es sicherlich nicht zu bereuen haben, wenn sie ungesäumt den Bebauungsplan, soweit er noch gebessert werden kann, einer sachverständigen Nachprüfung unterziehen ließen. Noch ist es möglich, wenigstens einige freie Ausblicke zu erhalten, die Stadterweiterung in das alte Stadtbild schonendere Bahnen zu lenken. Sollte sich nicht insbesondere der aus dem Baufache hervorgegangene Beigeordnete Marburgs dafür einsetzen können?!

Nach der Augustusbrücke in Dresden und der Glienicker Brücke bei Potsdam soll nun auch die KETTENBRÜCKE BEI MÜLHEIM AN DER RUHR dem gewachsenen Verkehre zum Opfer fallen. Allerdings kann sich diese nicht entfernt mit jenen beiden an Bedeutung messen, ist auch gänzlich verschieden von ihnen in Bauart und Umrißlinie, doch aber eine der Umgebung sich anmutig einfügende Erscheinung. Sie ist entstanden im fünften Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts, in dem der Brückenbau noch nicht zu einer bloßen Rechenaufgabe herabgedrückt war.

Wenn nun auch zu ihrem Ersatze vom Preisgerichte, das die zu einem Wettbewerbe eingegangenen Pläne zu beurteilen hatte, einstimmig eine Steinbrücke mit drei Öffnungen — an sich ein erfreulicher Erfolg! — nach dem von Grün & Bilfinger in Mannheim gemeinsam mit Billing als Architekten aufgestellten Entwurfe zur Ausführung empfohlen worden ist und damit die Erwartung gehegt werden darf, daß gewiß nichts Schlechteres an die Stelle des Vorhandenen treten wird, so bleibt es doch bedauerlich, wiederum eins der eigenartigen, noch dazu gut erhaltenen Baudenkmäler damaliger Zeit verschwinden sehen zu müssen. Wäre es denn nicht möglich gewesen, an anderer Stelle den notwendig gewordenen Neubau zu errichten und die alte Brücke daneben, vielleicht für den Fußverkehr — sie hat nur eine rund 5 m breite Brückenbahn — beizubehalten?!

In Nr. 91 der Deutschen Bauzeitung wies Baurat Gräbner in Gegenüberstellung zum Plane des Rates von CHEMNITZ mit seinem Vorschlage zur Umgestaltung des Neumarktes, an dem sich das neue Rathaus erheben soll, überzeugend nach, daß bei solchem so bald nicht wiederkehrenden Bauvorhaben bereits festgesetzte Fluchtlinien nicht maßgebend sein können und dies umsoweniger, wenn, wie im vorliegenden Falle, durch Freilegung des Chores der Jakobikirche eine veränderte Sachlage geschaffen ist. Dann müssen eben die Fluchtlinien geändert, dem Bauwerk und seiner Umgebung angepaßt werden. So ist zu allen Zeiten verfahren worden und wird auch heute wieder z. B. in München mit Glück verfahren. Die Entgegnung des Stadtbaurats Möbius in Nr. 96 der deutschen Bauzeitung, daß auch die Stadtgemeinde an die Fluchtlinien gebunden sei, kann nicht verfangen, zumal es sich um ein öffentliches Gebäude handelt, das an die Stelle früherer von der Gemeinde

erworbener Privathäuser treten soll. Damit fallen die Voraussetzungen, von denen aus s. Zt. die Fluchtlinien doch wohl festgesetzt worden sind. Unüberwindliche Schwierigkeiten können also aus diesem Grunde kaum zu gewärtigen sein.

Der schon in unserer Zeitschrift auf S. 14 des vorigen Jahrgangs veröffentlichte Lageplan des Rates verspricht zwar auch die Entstehung einer guten Doppelplatzanlage, konnte jedoch noch keine Rücksicht auf die Jakobikirche nehmen. Mit dem Vorbehalte, daß diese nun selbst nicht etwa durch die teilweise Freilegung geschädigt wird, verdient deshalb jetzt der Gräbnersche Vorschlag den Vorzug, wenn er auch im Einzelnen vielleicht noch weiterer Durcharbeitung bedarf. Es mag sein, daß danach der Neubau an der Ecke der Kronen- und der Inneren Johannisstraße nicht zur vollen Wirkung kommen wird, wenngleich es dabei wesentlich auf die architektonische Meisterung der Baumassen, ankommt; dies ändert sich aber schon am Markte beim alten Rathause, und demgegenüber steht der große Gewinn einheitlicher Platzflächen und klarer Straßenzüge, insbesondere einer die Jakobikirche mit in die Wandungen einbeziehenden neuen Platzanlage von schöner Geschlossenheit, während ein immerhin noch ausreichender Vorplatz am Neumarkte — Dank dem zwischen der Friedrich-August-Straße und der Innneren Johannisstraße — etwas zurücktretenden Baublocke verbleibt. Jedenfalls verdienen diese Vorzüge reifliche Erwägung. Th. G.

CHRONIK

AD. HARTUNG.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G. Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

ÖFFENTLICHER WETTBEWERB zur Erlangung geeigneter Vorbilder für die Aufstellung eines Bebauungsplanes für ein an der Nordbahn zwischen Hermsdorf und Stolpe bei Berlin gelegenes Gelände von 700 ha Flächeninhalt. Veranstaltet von der Berliner Terrain-Zentrale, G. m. b. H., Berlin W., Potsdamer Straße 6.

Das Gelände ist wellenförmiges, größtenteils von schönem und dichtem Kiefernwalde verschiedenen Alters bestandenes Heideland mit einer Anzahl verhältnismäßig hoher Dünenberge und wird von mehreren Seiten von ausgedehntem Hochwald begrenzt.

Es soll unter möglichst kunstverständiger Benutzung der abwechslungsreichen Bodengestaltung hier eine moderne Wohn- und Landhauskolonie errichtet werden.

Entsprechend den im Norden Berlins vorherrschenden Bevölkerungsschichten wird wohl für die Besiedelung im allgemeinen der Mittelstand in Frage kommen, sowohl für den Bau von Mietshäusern nach Bauklasse C und D als auch von Einfamilienhäusern nach Bauklasse E.

Aber auch auf die Beteiligung der wohlhabenden Kreise, wie solche bisher den Westen Berlins bevorzugten, dürfte mit Rücksicht auf die hier gebotenen schönen Landschaftsbilder zu rechnen sein.

Bedingungen: In einen Lageplan 1 : 2000 soll das ganze Straßennetz maßstäblich mit seinen Einzelheiten, d. h. mit Bauflucht, Straßen und Platzgrenzen, Promenade-, bezw. Schmuckanlagen nebst den notwendigen Maßen eingetragen werden. Ein Übersichtsplan 1 : 4000 erhält die maßstäbliche Einzeichnung der Straßen- und Baufluchtlinien ohne weitere Einzelheiten und Maßzahlen.

Die formelle Ausarbeitung der Pläne hat im übrigen sinngemäß entsprechend den Vorschriften für die Aufstellung der Fluchtlinien- und Bebauungspläne vom 28. 5. 1876 zu erfolgen. Die Einteilung, d. h. Dämme, Bürgersteige usw. der wichtigeren Straßen ist durch Querprofile darzustellen. Die geplanten Schmuckanlagen auf den Plätzen und etwa vorgesehenen Promenaden sind durch entsprechende Farben ersichtlich zu machen.

Unter sachgemäßer Berücksichtigung der Gefällverhältnisse ist auch die Entwässerungsmöglichkeit der Straßen und Plätze in den Rahmen der Ausarbeitung einzubeziehen und in den Lageplänen 1 : 2000 durch blaue Pfeile darzustellen. In die Straßenkreuzungen sind die angenommenen Höhen der Dammkrone in roten Zahlen einzutragen.

Den Plänen ist ein Erläuterungsbericht sowohl über das Straßennetz als auch über die Straßenentwässerung beizufügen.

Im Hinblick auf den bedeutenden Umfang des aufzuschließenden Geländes und die spätere Notwendigkeit, daraus einmal ein einheitliches und selbständiges Gemeinwesen zu bilden, ist auf nachstehende Punkte besonders Bedacht zu nehmen:

1. geeignete Durchbildung des Straßennetzes inbezug auf Hauptverkehr- und Neben- oder Wohnstraßen unter sorgfältiger Anlehnung an die Geländegestaltung und möglichster Einschränkung von Erdbewegungen, sowie tunlichste Vermeidung jeglicher Schematisierung in der Straßenführung.

2. Festsetzung der Breiten der Straßen und Vorgärten dem Bedürfnis entsprechend: Anwendung möglichst geringer Steigungen, in Verkehrsstraßen nicht über 1 : 35.

3. Sorgfältige Auswahl und zweckmäßige Verteilung der öffentlichen Plätze, Straßenerweiterungen und Schmuckanlagen, sowie deren geeignete Ausgestaltung nach verkehrstechnischen und künstlerischen Grundsätzen.

4. Zweckdienliche Bemessung der Baublocks unter Berücksichtigung des in einem ausgedehnten Gemeinwesen bestehenden Bedürfnisses an größeren und kleineren Baustellen.

5. Vorschläge geeigneter Bauplätze für öffentliche Gebäude und Eintragung von deren Umrißlinien.

6. Möglichst mannigfaltige und künstlerische Vorschläge für die Ausnutzung bezw. Ausgestaltung der verschiedenen Bergkuppen.

Eine Kanalisation für Gebrauchswässer ist einstweilen nicht in Aussicht genommen. Jedoch soll, wie bereits erwähnt, ein Entwurf für die Regenwasserkanalisation der Straßen mit der Bearbeitung des Bebauungsplanes verbunden werden.

In dem Gelände selbst ist keinerlei Wasserlauf vorhanden, welcher als unmittelbarer Vorfluter für die Ableitung der Tageswässer dienen könnte. In der nordöstlichen Ecke des Geländes liegt aber ein 2,5 ha großes Fenn, das etwa durch geeignete Ausschachtung in einen See zu verwandeln beabsichtigt wird. Am östlichen Rande wird das Fenn durch einen etwa 2 m breiten Wassergraben „das Fließ" begrenzt, welcher in südöstlicher Richtung durch ein schmales Wiesental hinziehend sich in den sogenannten „Großen See" ergießt; dieser besitzt wieder einen Abfluß nach der Havel.

Der aus dem Fenn zu bildende See kann als Aufnahme- und Aufhaltebecken für die Straßenentwässerung eines Teils des Geländes in Betracht gezogen werden. Ferner kann auch die unmittelbare Zufüh-

rung von Regenwässern etwa in das Fließ als Vorfluter als erlaubt gelten.

Für den westlich der Eisenbahn gelegenen Teil des Geländes kommt als Hauptaufnahmebecken u. U. die Havel in Betracht. Eine Durchquerung des Gebietes zwischen der Westgrenze des zu bearbeitenden Geländes und der Havel mittels eines Entwässerungsrohres oder Grabens ist gestattet.

Der Untergrund des ganzen Geländes besteht aus diluvialem Lehm oder Geschiebemergel, auf welchem eine mehr oder weniger mächtige Schicht Flugsand lagert. Dieser letztere verleiht der Oberfläche des Gebietes ihren wellenförmigen Charakter und bildet den hauptsächlichsten Bestandteil der verschieden hohen Dünenberge. Infolge des sehr durchlässigen Untergrundes und der bei der Anlegung der Straßen vorgesehenen ebenfalls sehr durchlässigen Damm- und Bürgersteigbefestigung ist mit einer erheblichen Versickerung der Tageswässer zu rechnen. Es dürfte daher auch die Anlage von künstlichen Aufnahmebecken an geeigneten Stellen des Gebietes in Erwägung zu ziehen sein.

Als Unterlagen für die Bearbeitung erhalten die Teilnehmer am Wettbewerb außer dem Programm einen Übersichtsplan 1 : 4000, drei Lagepläne 1 : 2000, sowie ein Meßtischblatt 1 : 25 000.

Für diese Pläne ist der Betrag von 10,— M. einzuzahlen; nach erfolgter Einreichung eines Entwurfs bezw. Rücksendung der unversehrten Pläne wird dieser Betrag wieder zurückvergütet.

Anmeldungen zum vorliegendem Wettbewerb, welche nach dem 20. Dezember 1907 eingehen, ist die Gesellschaft berechtigt zurückzuweisen.

Die Entwürfe nebst Erläuterungsbericht sind mit einem Zeichen oder Kennwort versehen, in nicht gerolltem Zustande, portofrei spätestens bis 1. März 1907, 6 Uhr Abends, an die Berliner Terrain-Centrale G. m. b. H., Berlin W. 9, Potsdamer Straße 6 einzureichen. Name und Wohnort des Verfassers sind in einem, mit gleichen Zeichen oder Kennwort versehenen, verschlossenen Briefumschlag beizufügen. Im Übrigen sind die Grundsätze für das Verfahren bei Wettbewerben, aufgestellt vom Verbande deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine 1897 nebst Anhang maßgebend.

Preisgericht: Stadtbaurat August Bredtschneider, Charlottenburg; Direktor Robert Christ, Schöneberg bei Berlin; Regierungsbaumeister Albert Dotti, Charlottenburg; Professor Theodor Fischer, Stuttgart; Landesbaurat Professor Theodor Goecke, Schöneberg bei Berlin; Geheimer Baurat Christian Havestadt, Wilmersdorf bei Berlin; Direktor Dr. Paul Immerwahr, Wilmersdorf bei Berlin; Geheimer Baurat Otto March, Charlottenburg; Geheimer Regierungsrat Dr. ing. Hermann Muthesius, Nikolassee bei Berlin; Ingenieur Theodor Sander, Halensee bei Berlin.

Das Preisgericht ist beschlußfähig, wenn mindestens 7 Mitglieder, darunter 5 Fachleute, beteiligt sind. Bei gerader Anzahl der Mitglieder und Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag.

Preise: ein erster Preis von 6000 M., ein zweiter Preis von 4000 M., ein dritter Preis von 2500 M., ein vierter Preis von 1500 M.

Die Gesellschaft verpflichtet sich auf Vorschlag des Preisgerichts noch bis zu 4 Entwürfe zum Preise von je 500 M. anzukaufen; sie ist außerdem berechtigt, weitere Entwürfe zu demselben Preise zu erwerben. Die preisgekrönten und angekauften Entwürfe gehen in das unbeschränkte Eigentum und Verfügungsrecht der Gesellschaft über. Die übrigen Pläne werden den Bewerbern portofrei wieder zugestellt, sobald diese ihre Ablieferungsadresse angegeben haben.

Nach Drucklegung des Gutachtens der Preisrichter soll eine öffentliche Ausstellung der eingegangenen Entwürfe sowie des Urteils des Preisgerichts in einem noch näher zu bestimmenden Raume erfolgen. Ort und Zeit der Ausstellung wird bekannt gemacht. Des ferneren ist eine Besprechung der preisgekrönten und angekauften Entwürfe, sowie ihre Veröffentlichung in der Fachpresse in Aussicht genommen. Der Gesellschaft soll das Recht verbleiben nach ihrem Ermessen eine Auswahl aus den eingegangenen Entwürfen in zusammenfassender Weise zu veröffentlichen.

Die Gesellschaft übernimmt keinerlei Verpflichtung irgend einen der preisgekrönten oder angekauften Entwürfe ganz oder zum Teil dem endgiltigen, zur Ausführung bestimmten Bebauungsplane zugrunde zu legen, oder einem der Bewerber die weitere Ausarbeitung oder Bauleitung zu übertragen.

Das Programm ist von dem Preisgericht genehmigt worden.

Zur Erlangung von FASSADENZEICHNUNGEN für die Häuser Ring 26 u. 27 in Breslau ist auf Antrag der Firma Bern. Jos. Grund, hier unter den reichsangehörigen, im Deutschen Reiche wohnenden Architekten ein Wettbewerb ausgeschrieben. Preise zu 1000 M., 600 M., 400 M. Die Gesamtsumme von 2000 M. kann auf einstimmigen Beschluß des Preisgerichts auch anderweitig auf höchstens drei Preise verteilt werden. Die preisgekrönten Entwürfe gehen zur freien Benutzung in das Eigentum der Firma Bernh. Jos. Grund über. Es wird beabsichtigt, den Verfertiger des für die Ausführung bestimmten Entwurfes mit der Ausarbeitung der Einzelzeichnungen zu betrauen. Das Preisgericht besteht aus den Herren Dr. jur. Bernh. Grund, Erich Grund und den Mitgliedern des Ausschusses Alt- und Neu-Breslau, deren Mehrzahl Architekten sind. Die Unterlagen für den Wettbewerb sind gegen Erstattung von 3,00 M. von der Firma Bernh. Jos. Grund in Breslau, Ring 26, zu beziehen. Der Betrag wird bei Einlieferung eines Entwurfes zurückerstattet. Ablieferungsfrist bis zum 1. März 1908.

In dem Wettbewerb, den die Terraingesellschaft am Neuen Botanischen Garten Aktien-Gesellschaft ausgeschrieben hatte, um IDEENMATERIAL für Parzellierung und Bebauung einzelner ihrer Baublocks zu gewinnen, sind elf Entwürfe eingegangen. Das Preisgericht, das sich aus den Herren: 1. Geheimer Baurat Kyllmann, 2. Landesbaurat Professor Goecke, 3. Baurat Spindler, 4. Geheimer Regierungsrat Witting, seitens der Gesellschaft, 5. Direktor Franz Hentschke, zusammensetzte, hat mit dem ersten Preis von M. 3500,— den Entwurf des Herrn Regierungs-Baumeisters Emanuel Heimann, Neu-Babelsberg, Ringstraße 7, mit dem zweiten Preis von M. 2500,— den Entwurf der Herren Architekten Heidenreich & Michel, Charlottenburg, Kaiser Friedrichstr. 1, und mit dem dritten Preis von M. 2000,— den Entwurf des Herrn Architekten Joh. Kraaz, Schöneberg, Berchtesgadener Straße 15 ausgezeichnet.

Wiederholt ist schon in unserer Zeitschrift die BERUFUNG KÜNSTLERISCHER BEIRÄTE empfohlen worden, um das Stadtbild vor Verunstaltung zu bewahren. Die Fälle mehren sich, in denen dies tatsächlich geschieht, wenn auch in ganz verschiedener Weise. So haben neuerdings die Stadtverordneten in Barmen die Anstellung eines Architekten eigens zu diesem Zwecke beschlossen. Wie schon bei anderer Gelegenheit bemerkt, kommt es wesentlich auf die Persönlichkeit an, ob ihre Tätigkeit eine heilbringende sein wird. Hoffen wir das Beste!

In der Angelegenheit des „WIEDERAUFBAUES“ DER BURG ALTENA richtete Herr Geh. Hofrat Dr. Cornelius Gurlitt, Professor an der Technischen Hochschule zu Dresden, das folgende Schreiben an den Vorsitzenden des Ausschusses für die Jubelfeier der Grafschaft Mark, Herrn Wirkl. Geh. Regierungsrat Overweg, Landeshauptmann a. D., zu Berlin.

Dresden, den 18. Mai 1907. Kaitzer Str. 26.

Euer Hochwohlgeboren

bin ich sehr verbunden über die Zusendung des Protokolles der Sitzung des Ausschusses für die Jubelfeier der Grafschaft Mark vom 21. März dieses Jahres.

Ohne mich in die persönlichen Mißhelligkeiten zwischen den mir gar nicht oder nur flüchtig bekannten Herren, die bei dem Streit um den Wiederaufbau der Burg Altena hervortraten, einzulassen, erlaube ich mir prinzipiell folgendes als meine Ansicht zur Sache auszusprechen.

Den Bau von Burgen, d. h. das Errichten von Anlagen, die dem Beschauer darstellen sollen, wie eine Burg früher ausgesehen habe, halte ich für ein in künstlerischer, geschichtlicher und sozialer Beziehung verfehltes Unternehmen.

In künstlerischer Beziehung deshalb, weil es sich dabei nicht um eine freie künstlerische Schöpfung handeln soll und handeln kann. Im besten Fall entsteht ein aus Gelehrsamkeit geborenes Werk und das ist einfach das Gegenteil eines Kunstwerkes. Die Aufgabe jeder künstlerisch denkenden Zeit war und ist, ihr eigenes Wesen zur Darstellung zu bringen. Der Versuch etwas zu schaffen, wie es vor Jahrhunderten Lebende hergestellt haben mögen, ist ein Unterfangen, das keine der großen früheren Kunstzeiten kannte, und das die Zukunft mit dem Fluch der Lächerlichkeit belasten wird. Wenn schon das Wiederherstellen von alten, von der Zeit beschädigten Kirchen in ihren ursprünglichen Stilformen mehr und mehr

als ein Vorgehen erkannt wird, das auf einem Denkfehler beruht — Altes läßt sich nie neu machen — so ist es hier doch verständlich: Denn der Zweck ist der alte, die Benutzung des Baues dieselbe. Eine alte Burg hatte den Zweck, daß man in ihr wohne und in ihr sich verteidige. Eine neue oder restaurierte Burg aber hat den Zweck, daß man sie ansehe; sie ist ein Schaugegenstand, ein Museum, es soll ja auch die Burg Altena als solches eingerichtet werden. Geschieht dies in zweckdienlicher Weise, so muß der Burgcharakter leiden, wird die Burg „echt" hergestellt, so ist sie als Museum unbrauchbar. Dasselbe gilt von der Burg als Wohnung: Wird sie echt, so kann ein moderner Mensch sie nicht bewohnen; stattet man sie mit Gas, Elektrizität usw. aus, so ist es lächerlich, diese in den Formen des Mittelalters gestalten zu wollen. Das Wohnen in einer Burg leidet an inneren Unmöglichkeiten, weil die Bewohner für eine solche fehlen. Die Fürsten von heute sind in ihren Lebensgewohnheiten und ihren Aufgaben nicht mehr die alten. Schön ist's, wenn sie alte Burgen als Zeugen ihrer Herkunft aus einer uns fremd gewordenen Zeit besitzen. Man soll diese sorgfältig erhalten. Aber schon im 16. Jahrhundert stiegen die Fürsten aus der festen Burg herab und bauten sich in den Städten offene Schlösser. Das war ein gewaltiger Fortschritt für Fürsten und Volk. Es ist ein müßiges Spiel und eine falsche Auffassung ihrer Stellung zur Nation, wenn man ihnen ein durch Wall und Mauer geschütztes Haus anbietet, während doch die Nation stolz auf die Rechtssicherheit ist, die dem Fürsten gestattet, in offenem Hause in ihrer Mitte zu wohnen. Wall und Mauer sind nur erträglich, weil man weiß, daß sie zwecklos, tatsächlich ohne Wert, eine Spielerei sind. Aber solche Theatereffekte mit Aufwand großer Mittel zu schaffen muß jedem, dem es ernst um die Kunst ist, widerstehen. Mauern aus Pappendeckel sind für solche Scherze viel geeigneter.

Unsere Zeit scheint mir namentlich nach sozialer Richtung zu ernst zu solchen angeblich „kunstsinnigen" Spielereien zu sein. Es muß im Volk eine tiefe Mißstimmung entstehen, wenn man angesichts der großen Aufgabe, die Kunst zu einem nationalen Gemeingut zu machen, bedeutende Mittel auf die in ihrer wissenschaftlichen Zuverlässigkeit immer zweifelhafte, meist vom nächsten Geschlecht als falsch erkannte Wiederherstellungen, überhaupt auf nutzlose und daher unkünstlerische Arbeiten verwendet. Denn die Baukunst hat ihre höchste Aufgabe in der Zweckerfüllung. Und welchen anderen als einen bewußt unwahren Zweck hat der Bau von Verteidigungswerken und Wohnräumen, die niemals verteidigt oder bewohnt werden sollen und verteidigt und bewohnt werden können, während aller Orten tausende von ernsten, fördersamen und die Nationen erfreuende Aufgaben sich dem ernster Denkenden aufdrängen.

Will man den deutschen Kaisern unserer Zeit ein würdiges Denkmal setzen, so weist ihre größte Tat den richtigen Weg, nämlich ihr soziales Wirken. Unter diesem Wirken verstehe ich nicht lediglich die Wohltätigkeit. Sozial wirkt die Kunst auch dann, wenn sie es versteht, Werte zu erzeugen, die der ganzen Menge zur geistigen Erhebung dienen. Nun ist der Burgherr, der auf einsamer Höhe von dem Volke sich durch Festungsmauern Abschließende, nun einmal im geschichtlichen Empfinden, sowohl der Städter, wie der Bauer, der soziale Feind, mit dem sie durch das ganze Mittelalter hindurch zu ringen hatten. Der Bau einer Burg kann also nur als Anschauungs-Lehrmittel, als Darstellung einer meist nicht erfreulichen Vergangenheit Wert haben. Aber da steht der Aufwand in keinem Verhältnis zum Erfolg, oder als historisch-politische Demonstration gegen die moderne Staatsordnung. Und dies wird wohl nicht die eigentliche Absicht des Komitees sein. Nur ein drittes kann als der wahrscheinliche Vater des Gedankens gelten: Nämlich die Gedankenlosigkeit!

Man spricht so viel von Idealen. Der ideale deutsche Kaiser, der ideale preußische König, wie der ideale Graf von der Mark ist nicht ein Ritter, der gepanzert zu Roß hinter seinem Burgtor hält: Das ist eine Erscheinung, die in Kostümfesten sich sehr gut macht, sonst aber in unserem gesamten nationalen Leben keine Heimat hat. Der ideale Fürst ist vielmehr ein hochgestellter Mann, der, inmitten seines Volkes, diesem zu Heil und Liebe lebt und schafft. Will man das Verhältnis zwischen Fürst und Volk, wie es uns allen zur Freude im deutschen Volke tief eingewurzelt ist, zur künstlerischen Darstellung bringen, so muß man eben nicht ins Mittelalter greifen, wo das Verhältnis, so wie es jetzt sich entwickelte, noch nicht bestand, sondern man muß Werke planen, die den Künstler anspornen, für sein Volk, für die engere Heimat ebenso Großes und Gutes zu leisten, wie der moderne Fürst. Das Ziel muß sein: Die Stärkung der künstlerischen Kultur im Landesteile. Also in Gegenwart und Zukunft liegen die Ziele, die zu erreichen uns fördert, nicht in der Vergangenheit: Vorwärts, nicht rückwärts! Die Zeit der „Ritter" ist tot. Man halte ihre Reste in höchsten Ehren, man zeige die vergangenen Zeiten der Menge im Theater oder im historischen Festzug, dort, wo jeder erkennt, daß es sich um festlichen Mummenschanz handle: man baue aber nicht Burgen mit ernster Miene, in der Meinung, daß man damit etwas anderes leiste als eben Mummenschanz. Ist die Stimmung der Festtage vorüber, so folgt der Ekel vor der inneren Unwahrheit. Wer am Tage nach dem schönen Feste noch in der Rüstung herumläuft, ist eben ein Narr!

Um den Vorwurf zu entgehen, daß ich bloß Negatives zu bieten habe erlaube ich mir anzugeben, welche Maßnahmen einer Ruine gegenüber mir als richtig erscheinen:

1. Aufräumen des Schuttes, sodaß die erhaltenen Bauteile klar erkennbar werden.

2. Aufführen von Stützen einfacher Art, wo die Mauern umzufallen drohen. Diese Stützen sind so zu behandeln, daß man sie ohne weiteres als moderne Hilfskonstruktionen erkennt.

3. Wiederaufstellen herabgefallener Bauteile dort, wo dies ohne Ergänzungen und mit unzweifelhafter Richtigkeit geschehen kann. Unter dieser Richtigkeit verstehe ich das, was nicht erst auf dem Wege archäologischer Studien als richtig erkannt zu werden braucht, sondern was ohne Aufwand von Wissenschaft sich von selbst ergibt.

4. Entfernen des Baum- und Sträucherwuchses soweit, daß die Ruine von nah und ferne übersichtlich wird, unter Beibehaltung einiger schöner Baumgruppen, die womöglich an früher nicht bebauten Stellen (in alten Höfen oder Gärten) stehen sollten.

5. Genaue zeichnerische Aufnahme der Ruine, sorgfältige archäologische Rekonstruktion auf dem Papier und Herausgabe eines guten, billigen Buches, das es dem Besucher ermöglicht, sich in der Phantasie die Ruine so richtig wie möglich zu ergänzen. Herstellung eines die Rekonstruktion erläuternden Modelles und Sammlung aller solcher Gegenstände, Akten und Abbildungen, die die Geschichte der Burg erläutern.

6. Sollte die keineswegs zu bekämpfende Absicht bestehen, auf der Ruine Neubauten zu errichten (Wohnungen, Aussichtstürme, Gasthäuser usw. usw.), so sind diese „im Geiste der Alten" zu schaffen. Das heißt nicht in der den „Alten" ganz fern liegenden Absicht, daß das Neue für ein früher Geschaffenes, für ein Älteres, „Idealeres" oder dergleichen gehalten werden soll, als es tatsächlich ist. Der „Geist der Alten" beruht nicht in romanischer oder gotischer Form, sondern in schlichter Wahrheitsliebe. Mittelalterlichen Arbeiten sieht man ohne weiteres Zweck und Zeit an. So soll auch das Neue geschaffen werden, daß man ohne weiteres erkennt: Dieser Teil gehört nicht der alten Burg an, sondern ist nach Zweck und Form ein Einbau des XX. Jahrhunderts. Daß die Gruppe trotz stilistischer und zwecklicher Verschiedenheit ein künstlerisches Ganze bilde, dafür hat der Baukünstler zu sorgen, der keineswegs archäologische Kenntnisse dazu braucht, die Gruppe herzustellen. Diese werden ihm eher ein Hindernis in der Erfüllung der künstlerischen Aufgabe sein. Denn auch die alten Burgherren bauten, ohne sich auf dem Wege der Archäologen über das zu unterrichten, was ihre Vorgänger in diesem oder jenem Falle geschaffen hätten; sie schufen dem jeweiligen Zwecke gemäß, also rein künstlerisch! Aufgabe des historisch geschulten Architekten wird dabei sein, daß er mit Ehrfurcht alles vermeidet, was zur Zerstörung der durch ihr Alter geheiligten Überreste der Vergangenheit führt. In der Schonung auch des unbedeutendsten alten Steines kann nie zu weit gegangen werden! Denn das Alte ist das Unersetzliche, das Wertvolle. Das Neue hat sich in diesem Falle überall achtungsvoll unterzuordnen.

Da die Frage der Burg Altena zu einer über lokale Bedeutung hinausgehenden geworden ist, stelle ich Ew. Hochwohlgeboren anheim, diese meine Äußerung in angemessener Weise an die Öffentlichkeit zu bringen. Sollte dies nicht Ew. Hochwohlgeboren Absicht sein, so behalte ich mir vor, dies meinerseits zu tun. Abschrift lasse ich Herrn Professor Ehrenberg zugehen.

Mit dem Ausdruck größter Hochachtung ergebenst

gez.: Cornelius Gurlitt.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Zur Abhandlung: Öffentliche Gärte

Entwurf zu einer Gartenstadt in den Ostma

Gedruckt und verlegt bei

B. Hammer. entw.

ınd Parkanlagen mit Randbebauung.

ı von Architekt B. Hammer, Widzim (Posen).

t Wasmuth A.-G., Berlin.

OBEN: BLICK AUS DER LAUBE ECKE SCHNEEBERGER UND WETTINER-STRASSE.

UNTEN: BLICK AUS DEM II. OBERGESCHOSS DES ÜBERBAUES IN DER KIRCHGASSE.

BESTEHENDE BAUFLUCHTLINIEN:

FLUCHTLINIENÄNDERUNGEN NACH DEM STADTPLAN:

MARKTGESTALTUNG, WIE SIE DER VERFASSER DER SKIZZE SICH DENKT.

A: BRUNNEN OD. DENKMAL.

B. ZU BETONENDER PUNKT DES PLATZES.

C NEUES MARKTHAUS.

M. 1:500 — 10 20 30 40 50 METER

BAHNHOF STRASSE

MARKTGASSE

KIRCHGASSE

INNERE SCHNEEBERGER STRASSE

SCHWARZENBERGER STRASSE

WETTINER STRASSE

MARKTSTRASSE

SKIZZE FÜR DEN AUSBAU DES MARKTPLATZES IN AUE.

Zum Ausbau des Marktplatzes in Aue.

Architekt: Max Gaul, Dresden.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Inneres des Baublocks *zwischen* der Drakestraße, Arminiusstraße, Oberkasselerstraße und Karolingerstraße *zu* Oberkassel-Heerdt, aufgenommen von der Westseite.

Norden

von Kleinrückerswalde

Schlösselbrücke

nach Kleinrückerswalde

Stadtflur Annaberg

von Annaberg

Maßstab 1:5000

Alt - Buchholz

Bebauungsplan für

Verfass

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Gedruckt und verleg

ıchholz rechts der Sehma.

Klette, Dresden.

Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Entwurf zu einem Rathaus und Theater in Bückeburg.

Architekt: O. Sasse, Hannover.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

5. Jahrgang 1908 2. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

GEDANKEN ÜBER DAS KÜNSTLERISCHE SEHEN IM ZUSAMMENHANG MIT DEM AUSGANGE DES WETTBEWERBES ZUR UMGESTALTUNG DES MÜNSTERPLATZES IN ULM.

Von C. HOCHEDER, München.

Zu dem allgemeinen Interesse an unserer deutschen Baukunst, das sich vor 20 Jahren noch fast ausschließlich nur an die Schönheit des einzelnen Bauwerkes geknüpft hatte, gesellte sich in den letzten Jahrzehnten auch die Freude an schönen baulichen Zusammenhängen, den jetzt so häufig gepriesenen schönen Städtebildern. Man fängt an, für Erhaltung oder Ergänzung alter, ja selbst Schaffung ganz neuer solcher Bilder mit Wärme einzutreten. In diesem Abspringen der Bewunderung vom Einzelbauwerk auf eine höhere bauliche Gesamtheit, das Städtebild, darf man erfreulicher Weise ein gesundes Fortschreiten im Sehvermögen der Allgemeinheit nach der künstlerischen Seite hin erblicken.

Es gibt zwei wesentlich voneinander verschiedene Arten, auf die wir unser Sehorgan zum Schauen benutzen. Professor v. Hildebrand hat schon darauf aufmerksam gemacht und in seinem „Problem der Form" festgestellt, daß wir beim Sehvorgang einmal einen einzelnen Gegenstand aufs Korn nehmen; wir tasten gleichsam seine Oberflächen mit bewegten Augen hintereinander ab, um ihn so genau kennen zu lernen. Dabei wird das, was in seiner unmittelbaren Nähe ist, z. B. die haltende Hand, überhaupt alles, was in demselben Gesichtskegel liegt, nur nebenher gesehen, ohne daß dieses Nebengesicht uns so eigentlich bewußt wird. Das andere Mal lassen wir den Blick gleichmäßig in Ruhe haften auf einem Gesichtsfeld, ohne daß wir einen Einzelgegenstand aus ihm besonders hervorholen; wir überschauen dann mit ruhendem Auge ein Ganzes, ohne irgend eine Einzelerscheinung davon auszuschließen, und wir heißen das, was wir sehen, ein Bild.

Es liegt auf der Hand, daß die beiden eben beschriebenen Sehvorgänge, wenn sie auch gleichzeitig auftreten, je nachdem der eine oder der andere mehr vorherrscht, auf den Gestaltungsprozeß aller sichtbaren Dinge einen verschiedenen Einfluß ausüben muß, daß also da, wo die Betonung auf die Überblickung des ganzen Gesichtsfeldes gelegt ist, etwas ganz anderes entsteht als da, wo das Interesse nur für einen oder mehrere Teile der im Gesichtsfelde vorkommenden Dinge gesammelt ist und das andere übersehen oder nicht beachtet wird.

Zugleich leuchtet aber auch ein, daß ein im Entstehen begriffenes Gesamtbild nur im ersteren Falle sich wirklich schön gestalten kann; denn bei diesem Sehvorgange wird alles berücksichtigt, was im Bilde, im Gesichtsfeld überhaupt erscheint, im letzteren Falle wird nur ein Teil von diesem Ganzen der Betrachtung unterzogen, der wohl für sich seine eigene Schönheit erhalten kann, im Zusammenhange mit seiner Umgebung aber ins Auge gefaßt, doch als ein das Ganze störender Teil dann empfunden werden muß, wenn die Nebenteile im Gesamtgesichtsfeld oder er selbst zu diesen nicht zufällig in Harmonie treten.

Auf diese letztere Art können also ebensogut anziehende, wie abstoßende Bilder in die Erscheinung treten. Ist das Geschaute schon vorher als ein Ganzes organisiert, so sitzt im Bilde schon der Keim dafür, daß es anziehend werden kann; im zweiten Falle ist das Gelingen eines guten Bildes dem Zufalle überlassen, der uns aber nicht immer den Gefallen tut, einzutreten. Wenn vorhin vom Organisieren gesprochen wurde, so soll damit nicht durchaus eine bewußte Handlung vorausgesetzt sein. An den schönsten Städtebildern haben ja die verschiedensten Zeiten geformt, und es kann deshalb ein bewußt organisierender Einzelwille nicht vorausgesetzt werden. Die langsame Entstehung dieser Schönheiten kann nur erklärt werden, wenn man ein ausgesprochenes Bedürfnis unseres Sehorgans annimmt, das durch Geschlechtsfolgen hindurch stets gleichbleibt, immer wieder nach Erfüllung verlangt, und wir werden nicht fehlgehen, wenn wir als ein solches Bedürfnis das unbewußte Verlangen nach wohlgefälliger Ordnung ansehen. Ein solcher für das Wohlbehagen des Sehorgans vorauszusetzender Ordnungssinn ist auch ganz unabhängig vom Zeitgeschmacke. Die treibenden Faktoren dieses Ordnungssinnes sind dieselben, wie sie dem Werdeprozeß der ganzen organischen Welt innewohnen müssen, gehören also unserem Empfindungsleben an und können sich nur dann rein entfalten, wenn dabei unsere intellektuelle Seite möglichst ausgeschaltet ist. Unser Verstandesleben kann uns im reinen Schauen manchen Streich spielen, und es ist ihm allein zuzuschreiben, wenn man heute bei einem Schauen mit Ausnahmen angelangt ist. Was muß heute alles als nicht vorhanden betrachtet werden, um den Genuß am Schönen nicht zu stören. Wir dürfen nur an die Oberleitungsnetze unserer Trambahnen denken, an unsere die Luft durchziehenden Telephondrähte mit ihren unvermeidlichen Ständern auf den Dächern, an die vielen unverkleideten Feuermauern, die uns entgegenstarren, an häßliche hohe Kamine usf., um uns dessen bewußt zu werden. Alle diese Dinge können nicht so ohne Weiteres weggedacht werden da, wo es sich, wie hier, um ein reines, durch andere Einflüsse ungetrübtes Schauen handelt. Einzig und allein das Wohlbehagen des Auges an dem zu Schauenden soll maßgebend sein; hier gibt es kein Hervorholen von Einzelheiten.

Wir empfinden beim reinen Schauen nur dann Wohlbehagen, wenn wir uns in dem Erschauten sofort zurechtfinden; das bietet uns die Wahrung einer gewissen Einheit in dem Erschauten. Jede Einheit setzt sich aber nun wieder aus einer Vielheit zusammen oder umgekehrt, die geschaute Vielheit soll sich zu einer höheren Einheit zusammengeben. Das geschieht der Hauptsache nach dann, wenn die Teile sich zunächst in Herrschende und Beherrschte voneinander sondern und nebenher doch wieder in Beziehungen treten, die man im allgemeinen mit Ähnlichkeits- und Kontrastbeziehungen kennzeichnen kann. Auf diese Dinge näher einzugehen, ist hier nicht der Ort, aber um mich genauer verständlich zu machen, seien einige Beispiele eingeflochten. Eine Scheidung in Herrschendes und Beherrschtes tritt z. B. ein, wenn die um die Kirche gruppierten Häuser in ihren Abmessungen sich zurückhalten und damit bescheiden dem wichtigeren Kirchenbau unterordnen oder wenn eine öffentliche Gartenanlage sich nicht als Ding für sich gebärdet, sondern in die dienende Rolle als Zubehör zu einem öffentlichen Gebäude sich gefällt. In beiden Fällen entstehen auch durch Wechselwirkung die erwähnten Kontraste. Diese ergeben sich aber auch in mannigfach anderer Weise, z. B. in dem Gegensatze zwischen rauhen oder verzierten Flächen neben glatten, in nur umrissenen, zu lang gestreckten Baukörpern,

Münsterplatz in Ulm — gegenwärtiger Zustand.

in der Abwechslung der Gebäuderichtungen, dem Wechsel von Licht und Schatten und dem von Warm und Kalt der Farben usf. Ähnlichkeiten treffen wir an in dem Auftreten gleichgerichteter Baukörper, in der Wiederholung gleicher Flächenfiguren durch Unterteilung größerer Flächen, in der Wiederholung von ähnlichen Körperfiguren im Kleinen, wie es z. B. die Laterne als kleines Abbild des Turmes auf dem Turmhelm darstellt. All diesen Dingen ist das Anknüpfen von Beziehungen des Einen zu einem Andern gemeinsam und für unseren Fall das Wesentliche. Von den vielen Beziehungen sind nun für Städtebilder besonders diejenigen der Lagerichtung von großer Bedeutung. Die Richtungen der Baukörper im Gefüge der städtischen Bauten dürfen, wenn sie interessant wirken sollen, nicht immer die gleichen sein, sondern sie müssen abwechseln, und das tun sie stets ganz von selbst, wenn ihre Auf-

stellung zugleich eine Raumumschließung bewirkt. Man kann mit Ausnahme der Fernwirkungen geradezu sagen, das Stadtbild ist nur dann schön, wenn es zugleich ein Raumbild ist. Zur Erzielung einer Raumwirkung genügt aber nicht ein einfaches, lockeres Umstellen eines freien Platzes, sondern es muß ein inniges Zusammenschließen der einzelnen Baukörper in möglichst individueller Weise gesucht werden. Darin unterscheiden sich unsere modernen Platzanlagen sehr unvorteilhaft von den alten historischen. Die Platzbildungen im modernen Stadtplane sind nicht nur von schematischer Nüchternheit und daher überall von gleicher, ermüdender Wirkung, ihre Wandungen sind auch bei Weitem nicht so fest gefügt wie bei den Alten Es lassen sich Teile ohne Verstümmelung des Gesamteindruckes leicht entfernen. Ganz anders ist es mit den alten historisch gewordenen Plätzen bestellt; hier kann

Münsterplatz in Ulm — früherer Zustand.

gerade bei den auffallend schönen Beispielen nichts voneinander gelöst werden, ohne das Ganze stark zu beeinträchtigen oder überhaupt zu zerstören; so innig verbunden, auf gegenseitige Beziehung gestellt und damit organisch verwachsen erscheinen hier die Teile mit dem Ganzen. So etwas hat Charakter; aber ein Ganzes, an dem etwas dableiben oder auch wegbleiben kann ohne störende Wirkung, hat keinen Charakter. Und hier haben wir den Punkt, an dem wir einsetzen müssen in der Frage der früher mit so viel Leidenschaft betriebenen Freilegungen hervorragender Bauwerke. Es ist ein nicht oft genug hervorzuhebendes Verdienst Camillo Sittes, zuerst auf die Schönheit einer gewissen Gruppierung von Plätzen im Zusammenhange mit öffentlichen Gebäuden in alten Stadtkernen aufmerksam gemacht zu haben und zwar unter besonderer Berücksichtigung der Art und Weise, wie Kirchen als Mittelpunkte von Platzgruppen aufgestellt worden sind.

Gewöhnlich sind es drei sich bestimmt abgrenzende Plätze, für deren jeden die Kirche eine andere Seite als Schauziel darbietet, eine Gruppierung, die sich also von der heute noch vielfach üblichen Art, Kirchen auf freie, große Plätze zu stellen, ganz wesentlich unterscheidet. Die Absonderung dieser drei, manchmal auch vier Plätze, wird dadurch bewirkt, daß die die Kirche umsäumenden Häuser an bestimmten Stellen recht nahe an sie herantreten. Dieses Herantreten fremder Baumassen an die Kirche ist aber oft auch noch aus einem anderen Grunde ein ästhetisches Erfordernis. Es ist bekannt, daß nicht jede architektonische Form der Kirche eine in sich selbst ausgeglichene Massenanordnung besitzt; diese ist in idealer Weise eigentlich nur in dem Zentralbau vorhanden, und ein solches Bauwerk wirkt deshalb auch am besten in freier Aufstellung. Die meisten Kirchen, namentlich diejenigen mit ein oder zwei Westtürmen, bedürfen einer Anlehnung an fremde Baumassen, um ihnen in der Erscheinung das ihnen selbst mangelnde Gleichgewicht der Masse zu ersetzen.

Nun denke man sich diese an die Kirche herantretenden Häuser, welchen die Funktion der Abtrennung in einzelne Plätze oder der Herstellung des mangelnden Gegengewichts zugewiesen ist, zu dem Zwecke entfernt, um die Kirche freizulegen, so wird natürlich gerade das, auf was es hier in erster Linie ankommt, vernichtet, und das hat man in vielen Fällen — wenn auch in der besten Absicht — zum Schaden und auf Kosten einer vorher bestandenen Fülle von architektonischen Reizen tatsächlich getan. Rechnet man dann noch alles dazu, was dem Moloch Verkehr an solchen ästhetischen Zusammenhängen alles schon geopfert worden ist, und das ist weitaus der größere Anteil, so haben wir viel, viel unwiderbringlich verloren an baulichen Schönheiten unserer deutschen Städte, was bei einigem ehrfurchtsvollen Maßhalten hätte erhalten werden können.

Daß solche störende Eingriffe in künstlerisch wirkende Gefüge überhaupt vorkommen konnten und noch weiter zu befürchten sind, diese betrübende Tatsache ist wohl auf die beiden schon erwähnten verschiedenen Möglichkeiten des Schauens, kurz gesagt einerseits des Einzelschauens, andrerseits des Bildschauens, zurückzuführen. Den Anstoß zu den jetzt so beklagten Freilegungen gab offenbar das Einzelschauen, man wollte das Bauwerk zur freien Betrachtung aus allem Zusammenhange herausschälen, von allem Zubehör absondern, und um es so, von allem unbeeinträchtigt, ganz für sich genießen zu können, ähnlich wie der Gelehrte den Gegenstand seiner Untersuchung von allen Nebenumständen zu befreien und in ein bestimmtes Beobachtungsfeld eng zu begrenzen bemüht ist oder wie ein wertvolles Museumsstück, wie eine seltene Pflanze in einem botanischen Garten, wie ein besonders interessanter Gegenstand in irgend einer naturwissenschaftlichen Sammlung von der Masse herausgehoben wird, um die Aufmerksamkeit darauf besonders zu lenken. Das ist aber eine Auffassung des Schauens, die in einem Museum am Platze sein mag, wo die verschiedenartigsten Dinge für das Studium zusammengetragen sind, wo also schon der Zweck in einer Trennung von Benachbartem — wenn auch nicht in allen Fällen — an sich besteht; ganz sicher aber ist

diese Auffassung des Schauens da nicht am Platze, wo die Gegenstände zusammen den Rahmen abgeben sollen, in welchem sich das Leben einer Stadt abspielt. Hier ist unbedingt erforderlich, mit dem Auge das Ganze als Bild aufzunehmen oder kurz gesagt: So zu schauen, wie der Künstler schaut.

Das künstlerische Sehen also ist es, das wieder Gemeingut werden muß, wenn wir von der Zukunft durchschlagende Besserung erhoffen wollen, und dazu sind die Wege bereits angebahnt. Durch richtige Entwicklung der Anlage zur Kunst im Leben des Kindes wird das heranwachsende Geschlecht in höherem Maße befähigt, ein eigenes sicheres Urteil über das Schöne in künstlerischen Dingen zu erwerben, als das augenblicklich herrschende.

Schon jetzt machen sich günstige Anzeichen dafür bemerkbar; unter anderem ist der vom Münsterbaukomitee zu Ulm ausgeschriebene Wettbewerb für die Umgestaltung des Münsterplatzes ein bemerkenswertes Ereignis schon insofern, als man hier den Gedanken einer baulichen Veränderung der Umgebung des Baudenkmals überhaupt ins Auge fassen konnte, dann aber auch, weil gerade die junge Architektenwelt mit ihren Vorschlägen für die neugewonnene Auffassung des Städtebaues so nachdrücklichst eingesetzt und dadurch die beruhigende Gewähr für eine künftige gesunde Weiterentwicklung geboten hat.

Das Ergebnis dieses Wettbewerbes ist in der Süddeutschen Bauzeitung, Jahrgang 1906, No. 50 eingehend besprochen worden, so daß hier auf die dort gebrachten Ausführungen und Abbildungen im allgemeinen verwiesen werden kann. [Von den drei preisgekrönten Entwürfen und zwar dem der Architekten Herren Th. Faustner und R. Wörle in Stuttgart mit dem I., dem des Herrn Professor Dr. Vetterlein in Darmstadt mit dem II., und dem des Herrn Reg.-Baumeister Felix Schuster in Stuttgart mit dem III. Preis ausgezeichneten, sollen die Lagepläne nebst einigen Schaubildern im folgenden Hefte Nr. 3 noch beigebracht werden. D. S.] Alle drei nehmen mit größeren oder geringeren Abweichungen gleichmäßig eine Wiederbebauung des Münsterplatzes an, wie sie früher in ähnlicher Weise schon bestanden und zur eindrucksvollen Erscheinung dieses bedeutenden kirchlichen Monumentalwerkes so nachdrücklich beigetragen hat. Auch das Ulmer Münster gehört zu denjenigen Bauten, die ihr künstlerisches Gleichgewicht nicht in sich selbst tragen, sondern von außen her darin unterstützt werden müssen. Die durch den übermächtigen Turm emporgetriebene Vorderfront wirkt auf die weiter rückwärts gelegenen Teile nachteilig verkleinernd ein; dieses ungünstige Bild wurde durch die vormals vorgelagerten Massen abgeblendet und dem Turm ein Rahmen gegeben, der die nach hinten zutage tretende Gleichgewichtstörung in der Weise wieder ausglich, daß der emporragende Turmriese gewissermaßen zum Mittelpunkte der ihn umgebenden niedrigen Baumassen erhoben worden ist, wobei außer Betracht bleibt, ob diese der Kirche selbst oder ihrer nächsten vorderen Umgebung angehörten. Seiner ehemaligen Umgebung wurde das Münster ganz allmählich entkleidet. Abgesehen von kleineren Bauten und Bauteilen am Münster selbst und seiner allernächsten Nachbarschaft, deren Beseitigung einer früheren Zeit angehört, wurden in den Jahren 1874—1879 die einschneidensten Veränderungen vorgenommen, indem man, wie Professor Th. Fischer in der Südd. Bauzeitung, Jahrgang 1905, No. 16 berichtet, dem Münster zu Liebe das Barfüßlerkirchle mit dem Gymnasium und den anstoßenden niederen Häusern niederriß, gerade denjenigen Block, der für das Zustandekommen des Münsterplatzbildes von so einschneidender Bedeutung war. (Siehe Lageplan vom neuen und alten Zustande auf Seite 16 und 17.

Der Wettbewerb hatte leider nicht den Erfolg, den man füglich von ihm erwarten konnte. Es mag vielleicht auch der Umstand mitgewirkt haben, daß sich ältere, erfahrene Baukünstler von bedeutendem Rufe an der Sache anscheinend gar nicht beteiligt und das Feld der aufstrebenden talentvollen Jugend ganz allein überlassen haben. Vielleicht hätte ihr reges Mitwirken die Stimmung in Ulm, die in den Tagen der Entscheidung des Wettbewerbs zugunsten einer teilweisen Wiederbebauung des Münsterplatzes gewonnen zu sein schien, doch nicht so rasch wieder umschlagen lassen — wie es tatsächlich geschah —, so daß jetzt die Mehrheit trotz der nachgewiesenen Notwendigkeit einer Einbettung des Münsters von einem solchen Eingriff in die bestehenden Platzverhältnisse nichts mehr wissen will. Diese Stellungnahme ist ja gewiß verständlich in Ansehung dessen, daß erst vor 25 Jahren zu dem Abbruche des den Platz teilenden und deshalb an die Kirche herantretenden Baublockes eine Kommission hervorragender Fachmänner geraten hat und heute zugegeben werden soll, daß dies ein Fehlgriff war.

Aber die Anschauung in diesen Dingen hat sich eben später gewandelt in einer Weise, wie sie in diesen Zeilen zu schildern versucht wurde. Soll sie deshalb nicht zur Geltung kommen, weil eine spätere Zeit an den Fehlern einer früheren gelernt hat?

Der Übergang dieser neuen Einsicht in das öffentliche Leben, in die Praxis ist nur eine Frage der Zeit; daß er kommen wird, dafür sprechen alle Anzeichen auch anderen Orts. Die Frage des Ausbaues des Domplatzes zu Worms z. B. nimmt immer bestimmtere Formen an, die Vorschläge zur Umgestaltung des Platzes um den Dom zu Köln sind zwar bis jetzt noch akademischer Natur, sie werden aber immer wieder auftauchen und schließlich zu irgend einer greifbaren Form führen. In manchen Fällen schon sind, wenn auch in bescheidenerem Rahmen, drohende Freilegungen glücklich verhütet oder künstlerisch einwandfreie Anpassungen an Monumentalwerken erreicht worden. Aber immer noch fehlt es daran, daß die neue Überzeugung noch viel zu vereinzelt steht und zu wenig alle Schichten der menschlichen Gesellschaft begeisternd durchdringt.

Möge sich die Stadt Ulm den Ruhm nicht nehmen lassen, als erste die Hand dazu geboten zu haben, ihrem edelsten Bauwerke wieder diejenige Umgebung verschafft zu haben, welche ihm frühere Zeiten in Verkennung ihrer wahren Bedeutung — wenn auch in bester Absicht — entzogen haben.

---

*) (Fußnote zu Seite 19). Der von Redlich (siehe Seite 4 des 1. Heftes) angeregte Gedanke, durch die Bauordnung Spiel- und Erholungsplätze im Blockinneren gewissermaßen umsonst zu beschaffen, hat inzwischen den Erfolg gehabt, daß in die Bauordnung für Königsberg i. Pr. folgende Bestimmung aufgenommen worden ist: „Wird von einem Baublocke ein bestimmter Teil und zwar mindestens $^1/_{20}$ seiner Fläche zu einem innerhalb desselben gelegenen gemeinschaftlichen Spielplatz freigegeben und diese Beschränkung zugunsten der Stadtgemeinde ins Grundbuch eingetragen, so darf jedes Grundstück dieses Baublocks um $^1/_{20}$ der anrechnungsfähigen Fläche mehr bebaut werden, als (nach Nr. 3) zulässig wäre, so lange ihm das Recht auf Mitbenutzung des Spielplatzes durch grundbuchliche Eintragung gesichert ist.“

ÖFFENTLICHE GÄRTEN UND PARKANLAGEN MIT RANDBEBAUUNG.

Von THEODOR GOECKE, Berlin. Hierzu Doppeltafel 1/2, Heft 1. (Fortsetzung und Schluß aus Heft 1).

Auf Gemeinbesitz oder da, wo, wie z. B. in München, gesetzliche Bestimmungen die Freilassung eines gewissen Flächenmaßes zu öffentlichen Plätzen fordern, sind derartige Anlagen entweder von der Gemeinde selbst, oder auch durch Privatunternehmer ohne weiteres zu schaffen. Eine solche ist z. B. in dem Baulinienplane der Westendstraße und des Sendlinger Oberfeldes vom Architekten Otto Lasne in München an der Fürstenrieder Straße nach dem Plane auf Tafel 9 vorgesehen. Der Anlagenplatz erstreckt sich über zwei zusammenstoßende Grundstücke, deren Besitzer zu den Meistbeteiligten des ganzen Bebauungsgebietes von rund 600 ha Fläche gehören. Die unentgeltliche Abtretung des nördlichen, größeren Teiles an die Stadt hat der Fürst von Thurn und Taxis bereits zugesichert, während wegen Abtretung des südlichen Teiles noch Verhandlungen schweben. Einen Ansatz zur Umbauung zeigt auch der Plan für den Schöneberger Park bei Berlin, der wenigstens an einer Seite bebaut werden soll. Ferner erweist die Möglichkeit, im Landhausgebiet, wo nur $^{3}/_{10}$ der Fläche bebaubar ist, im Falle sich eine größere Fläche in einer Hand befindet, ohne wesentliche Opfer eine Innenanlage zu erreichen, der vom Architekten Otto March geschaffene Amalienpark zu Pankow auf einem von der Hartwigstraße in etwa 100 m mittlerer Breite bis zur Breitenstraße, der alten Hauptstraße des Dorfes, durchreichenden Grundstücke, das zwei ungefähr gleichlaufende, in der Mitte einen Gartenplatz einschließende Aufteilungsstraßen von je 8 m Breite durchziehen, während am Rande herum freistehende Wohnhäuser errichtet sind. In diesem Falle hat die Baupolizei zwar die Fläche einer ideellen, als gerade durchgelegt gedachten Straße von 9 m Breite von der bebauungsfähigen Fläche abgezogen, im übrigen aber genehmigt, die Bebauung bis zu $^{3}/_{10}$ der Fläche durchzuführen, obwohl die beiden tatsächlich angelegten Straßen nebst Gartenplatz der Gemeinde ohne Entschädigung zum Eigentum überwiesen und damit zu öffentlichen geworden sind, während die im Privatbesitz verbliebenen eingefriedigten Grundstücke durchschnittlich als zu $^{4}/_{10}$ und $^{5}/_{10}$ bebaut erscheinen. Somit ist eine öffentliche Innenanlage mit öffentlichen Zugängen entstanden (Deutsche Bauzeitung Nr. 9 und 11 des Jahrgangs 1897 — Über Wohnstraßen und der Landhaus-Baugesellschaft in Pankow von Th. Goecke). *) (Fußnote siehe Seite 18).

Im übrigen aber wird der Innengarten nur auf Grund gesetzlicher Bestimmungen zu erreichen sein und zwar durch Einführung der sogenannten inneren oder hinteren Bauflucht. Sitte wies schon auf derartige Bestrebungen in Hamburg hin und führte dazu aus: „Es wäre wünschenswert, daß sich diese segensreiche Einrichtung überall hin verbreiten möchte. Eine Förderung dürfte dieselbe dadurch gewinnen, daß die im Inneren der großen Baublöcke unverbaut bleibenden Räume dann doch einer öffentlichen Verwertung nach Möglichkeit zugeführt werden. Einen Versuch, in diesem Sinne einen ganzen Stadtplan einzurichten, hat Verfasser dieses (d. i. C. Sitte) mit seinem bereits in Ausführung begriffenen Stadtplan für Mährisch-Ostrau gemacht, dem einzelnes bei dem ebenfalls schon ins Werk gesetzten Lageplänen für Teschen und für Olmütz vorausging. Es wurde da das Innere größerer Baublöcke zunächst verwendet im Sinne des vorher besprochenen zur Unterbringung öffentlicher Gärten und Kinderspielplätze, dann für Turnplätze und Radfahrbahnen, Eisbahnplätze und dgl.“

Auch in dem Bebauungsplane von Marienberg i. B. kehren diese Vorschläge Sittes wieder. Ludwig Hercher hat darauf in der Schrift „Großstadterweiterungen“ (Ein Beitrag zum heutigen Städtebau, Göttingen, Verlag von Vandenhoek-Ruprecht, 1904) ein ganzes Plansystem gebaut. In meinen Skizzen zu Bebauungsplänen für Treptow und die anschließenden südöstlichen Vororte bei Berlin und anderemehr sind ebenfalls Innengärten vorgesehen, ferner von Ehmig in seinem Bebauungsplane für Warnemünde (Jahrgang IV der Zeitschrift, Heft 1). Auf der Doppeltafel 1/2 sind Innenanlagen dargestellt, wie sie sich der Architekt B. Hammer in Widzin (Posen) denkt. In den Mitteilungen der Deutschen Gartenstadtgesellschaft schlägt er unter der Überschrift „Die Gartenstadt im Dienste der Ostmarkenpolitik“ vor, die Güter der Ansiedelungskommission derart aufzuteilen, daß — siehe den Lageplan im Textbilde 5 — einen städtischen Kern die bäuerlichen Stellen und auch wohl ein Fabrikviertel kranzförmig einfassen. Die Wohnhäuser des Kernes sollen wieder um innere Plätze gruppiert werden, die durch übereck angeordnete Torwege dem Verkehre zugänglich und mit Denkmälern, Rasen- und Wasserflächen, Strauch- und Blumenpflanzungen usw. auszustatten sind.

In der Abhandlung über „Berliner Wohnbaublöcke“ (Jahrgang II der Zeitschrift, S. 128 und 129) führte ich ungefähr aus, daß zur Freihaltung von Blockinnern, zur Anlage und dauernden Erhaltung von Innengärten, abgesehen von den Fällen freiwilliger Baubeschränkung, nur die hintere Baufluchtlinie verhelfen könne. In diesem Falle seien große Baublöcke zu empfehlen. Aber auch nur in diesem! Dazu sind vielleicht die jetzt größten noch nicht groß genug. Sonst sind bekanntlich kleine Blöcke vorzuziehen und werden in letzter Zeit auch wieder vorgezogen, um die Entstehung von Hofwohnungen — sogenannten

Abb. 4.

Gartenwohnungen — und die Verbauung des Innern zu verhüten. Denn die früher in der wohlgemeinten Absicht, einen zusammenhängenden Luftraum für Gärten offen zu halten, übergroß zugeschnittenen Baublöcke sind nach und nach mit Garten- und Hinterhäusern zugebaut worden, weil es eben an einem Schutze für ihre Freihaltung fehlte. Nach Mitteilung des Stadtbaurats Gerlach in Berlin-Schöneberg soll auch schon vor Jahren in Köln a. Rh. die Festsetzung hinterer Fluchtlinien in Erwägung gezogen worden sein. Neuerdings hat die Gemeinde Heerdt-Oberkastel bei Düsseldorf auf dem Polizeiwege hinten Fluchtlinien festgesetzt, von deren Wirkung die Tafel 5 im 1. Hefte des Jahrganges Zeugnis ablegt, doch nicht für eine öffentliche Grünanlage, sondern für die Hausgärten der aus Einfamilienhäusern bestehenden Randbebauung.

Im Gegensatze dazu ist bekanntlich mehrfach vorgeschlagen worden, den früheren Botanischen Garten in Berlin zwar auch am Rande zu umbauen, jedoch in seinem Kern als öffentliche Parkanlage zu erhalten. Zuerst in unserer Zeitschrift, Jahrgang I, S. 94, wo ich insbesondere eine möglichst geschlossene Umbauung mit einer den Zuweg vermittelnden, die Straßenflucht bedeutsam unterbrechenden Öffnung in der Potsdamer Straße befürwortete. Die Verwirklichung dieses Vorschlages soll nunmehr nahe bevorstehen; damit würde die erste Innenanlage in Berlin geschaffen.

Gegen die Innengärten könnte nun ein ästhetisches Bedenken erhoben werden, das sich gegen die Rückseiten der Bebauung richtet. Da aber die rückwärtige Bauflucht keine tiefen Seitenflügel oder gar Hinterhäuser mehr aufkommen lassen kann, würde dieses Bedenken lediglich die Hinterfronten der an der Straße erbauten Häuser treffen. Diese in einfacher Weise durchzubilden, dürfte ohne erheblichen Kostenaufwand möglich sein. Der meist schon an der Vorderfront entbehrliche Prunk ist wirklich nicht nötig, wie die fast nüchternen Wandungen so mancher Pariser Boulevards zeigen, die darum doch nicht das Straßenbild schädigen. Auch empfiehlt es sich nicht, mit der Bepflanzung so dicht an die Häuserreihen heranzutreten. Ein Hof sollte stets dazwischen bleiben, unter Umständen auch noch ein Hausgärtchen. Dann kann der Innengarten mit höheren, die Häuser etwa verdeckenden Baumreihen, geschorenen Hecken, Strauchgruppen abgegrenzt werden.

Im übrigen wird seine Ausgestaltung immer mehr nach der architektonischen als nach der sogenannten landschaft-

Abb. 5.

lichen Richtung neigen müssen, teils der baulichen Umgebung, teils des praktischen Zwecks wegen. In diesem Sinne ist auch der vom Gartenarchitekten Hoemann-Düsseldorf für einen Innengarten ausgestellte Idealentwurf gehalten, den die Zeitschrift „Die Gartenkunst“ im Jahre 1902 veröffentlicht hat.

Die Nutzanwendung für größere Parkanlagen und auch den Wald ergibt sich hieraus von selbst — nämlich zur Deckung der Kosten die Bebauung der Ränder. Der amerikanische Architekt Burnham entwickelt bei Erläuterung seines Planes zum Wiederaufbau von San Francisco folgenden bemerkenswerten Gedanken: „Gewissen Vierteln, insbesondere den weniger kostspieligen, den flachen Teilen der Stadt, könnte ein großer Reiz dadurch verliehen werden, daß man zwischen einzelnen Straßen die einförmigen Blöcke ganz ausläßt und an ihre Stelle eine Kette von parkähnlichen Plätzen treten läßt. Sie können gewissermaßen von den unbenutzten oder mißbrauchten Flächen der Hinterhöfe gebildet werden. Von einer Kette von Parkflächen darf man annehmen, daß sie einen Zug des Lebens heranziehen werden, der in angenehmer Weise von einem Ende der Kette zum andern flutet, dank dem Ausschlusse aller unnötigen Fuhrwerke, wodurch man den Hauptverkehr in die zwischen den Parkketten verbleibenden Straßen verlegt. Ja, es könnte sich dadurch sogar ein ganz neues System der städtischen Bauweise entwickeln, dadurch nämlich, daß die Häuser diesen Parkflächen ihre Front zuwenden; dann würden die Wagen und alles, was sonst mit der Versorgung zusammenhängt, auf die alsdann schmaler zu planenden Straßen gewiesen, während die Parkketten zu schön bepflanzten, öffentlichen Baumstraßen würden, in denen man mit großem Genuß spazierengehen, und in denen die Kinder spielen könnten, frei von jeder Gefährdung durch den Verkehr. Gerade ein solches Bausystem würde eine treffliche Fürsorge für die Kinder bedeuten, die doch selten ein anderes Leben kennen, als auf den Straßen der Stadt. Es würde aber auch eine natürliche Annäherung, ein Bindeglied bilden zu den größeren Parkanlagen und zu den Spielplätzen.“

Mit diesem Vorschlage eröffnen sich neue Ausblicke auf eine zweckmäßige und schöne Stadtgestaltung, die allerdings nur erreichbar sein würde, wo und wenn die Gemeinden selbst über ausgedehnte Land- und Waldflächen zu verfügen haben.

DER BAUREGELUNGSPLAN FÜR DIE ALTSTADT SALZBURG.

Von KARL HOFMANN, Darmstadt und KARL MAYREDER, Wien.

Im Frühling 1905 richtete der Bürgermeister von Salzburg, Herr Franz Berger, an Oberbaurat Hofmann in Darmstadt und Professor Mayreder in Wien die Einladung, die amtliche Studie eines Bauregelungsplanes für die Altstadt Salzburg zu begutachten, beziehungsweise neue Vorschläge zu erbringen. Beide Fachmänner nahmen die Einladung gern an, unterzogen im August desselben Jahres das Gebiet einer eingehenden gemeinsamen Besichtigung und überreichten dann dem Bürgermeister auf Grund der ihnen vom Bauamtsleiter, Herrn Baurat Hans Müller, erteilten Aufklärungen und Anregungen die auf Doppeltafel 10/11 dargestellte Planskizze (im Original im Maßstabe 1 : 625) nebst einem Berichte, der nach kurzer Einleitung lautet wie folgt:

„Die amtliche Studie geht von dem Grundsatz aus, zur Verbesserung des Straßenverkehrs und der Wohnhygiene sämtliche Straßen der Altstadt durch Zurückrückung beider Straßenfluchten auf eine größere Breite, zum mindesten auf eine Breite von 10 Metern zu bringen. Die Unterzeichneten müssen erklären, daß sie diesen Grundsatz für einen verfehltes halten. Er ist um so verfehlter, als er sich nicht einmal durch gesetzliche Vorschriften begründen läßt; denn die Bauordnung für die Landeshauptstadt Salzburg bestimmt für untergeordnete Verbindungsstraßen nur wenn sie neu hergestellt werden, eine Breite von mindestens 10 Metern, und auch diese Bestimmung gilt nur „im allgemeinen“, also nicht für jeden besonderen Fall (§ 3, Punkt b). In „bestehenden engen und gekrümmten Gassen“ — und nur um diese handelt es sich hier — begnügt sich aber die Bauordnung mit „möglichsten Erweiterungen“, ohne ein bestimmtes Maß zu nennen (Punkt c).

Die Folgen der Festlegung dieses Baulinienplanes wären:

1. Die Durchführung des Planes würde der Stadtgemeinde wegen der vielen Grundeinlösungen so erhebliche Kosten verursachen, daß sie kaum imstande wäre, diese in absehbarer Zeit aufzubringen;

2. dadurch, daß der größte Teil der Häuserumbauten der Privatbautätigkeit überlassen bleiben muß, würde sich der Umbau auf viele Jahrzehnte, vielleicht auf Jahrhunderte, erstrecken, und die Straßen böten während dieser ganzen Zeit ein unschönes Bild von Lücken und Vorsprüngen;

3. da den vielbewunderten Charakter des Salzburger Stadtbildes nicht nur Monumentalbauten und landschaftliche Umgebung, sondern auch zahlreiche typische Privatbauten bestimmen, so würde durch den Umbau aller Privatbauten im Sinne der amtlichen Studie dieser Charakter vernichtet und damit die Stadt eines wesentlichen Teiles ihrer Schönheit beraubt werden;

4. jene Baulinien, die noch gesunde öffentliche Gebäude anschneiden (z. B. das Studiengebäude am Universitätsplatze) haben für eine absehbare Zukunft gar keine Bedeutung, während der Umbau jener seichten Gebäude, die sich an die Felswände des Mönchs- und Kapuzinerberges lehnen, nach den eingezeichneten Baulinien fast unmöglich ist.

Wenn auch die Gutachten zugeben, daß in einer alten, lebendig sich weiterentwickelnden Stadt Vorkehrungen zur Abwicklung des gesteigerten Verkehrs und zum Schutze der Gesundheit getroffen werden müssen, so sind sie doch der Überzeugung, daß es für den Verkehr innerhalb der Altstadt Salzburg vollkommen ausreicht, wenn nur die störendsten Straßenverengungen erbreitert und einige neue Straßendurchbrüche hergestellt werden, wofür der Umbau nur einer ganz bestimmten Zahl von Gebäuden erforderlich

ist; und daß ebenso die gesundheitlichen Rücksichten den Umbau nur einiger bestimmter Gebäude bedingen.

In einer Stadt von so großer historischer und künstlerischer Bedeutung muß vor allem das Streben maßgebend sein, den Stadtcharakter, das Stadtbild, zu erhalten. Deshalb können die Unterzeichneten nur dort in Änderungen einwilligen, die durch dringend notwendige Verkehrsverbindungen, insbesondere durch die Führung einer elektrischen Straßenbahn, nicht entbehrt werden können; sowie in einigen, kaum 2 Meter breiten Gäßchen, wo eine Straßenverbreiterung und der Umbau alter, den gesundheitlichen Anforderungen nicht entsprechender Häuser wohl geboten erscheint.

Hierbei muß darauf hingewiesen werden, daß die geplanten Baulinien in unmittelbarem Zusammenhange mit den sich ergebenden Bauaufgaben stehen sollen, und daß sie in Zukunft um so besser entsprechen werden, je genauer ihnen bestimmte Bauaufgaben zugrunde gelegt werden können. Deshalb empfiehlt es sich, bei Aufstellung des Bauregelungsplanes die für die nächste Zeit in Betracht kommenden großen Bauaufgaben in den Bereich der Planverfassung derart einzuziehen, daß man die Grundrisse dieser Bauten in allgemeinen Zügen entwirft und skizzenhaft, aber maßgerecht, in den Stadtplan einträgt. Denn gerade diese Bauaufgaben führen erst eine allen Anforderungen entsprechende Lösung der Straßen- und Platzwandungen von individuellem Gepräge herbei.

Abb. 1.

Abb. 1. Getreidegasse.

Im Sinne dieser Ausführungen verfaßten die Unterzeichneten beiliegenden 2 Planskizzen nach folgenden Programmpunkten:

1. Sammlung der notwendigsten Veränderungen auf einige wenige Punkte der Stadt, und zwar möglichst auf solche, die mit großen, nahe bevorstehenden Bauaufgaben in Verbindung gebracht werden können;

2. Führung einer elektrischen Straßenbahn vom Staatsbahnhofe in das Innere der Altstadt und von da nach dem Nonntale, sowie durch das Neutor nach Riedenburg;

3. Unterscheidung zwischen Verkehrstraßen und den in Salzburg typisch auftretenden Durchgängen für den Personenverkehr durch Planung sowohl von Straßendurchbrüchen und neuen Straßen, als auch von offenen und überdeckten Durchgängen nur für Fußgeher;

4. Wiederherstellung von Straßenüberbrückungen nach durchgeführter Erbreiterung an jenen Stellen, wo heute Überbrückungen bereits bestehen. Solche Bogen, über denen sich die Straßenwandungen in voller Höhe fortsetzen, was einen Grund mehr für die Schönheit und Geschlossenheit der Salzburger Straßenbilder ausmacht, sind vornehmlich: der Rathaus-, der Ritzer, der Hagenauer und der Bogen in der Dreifaltigkeitsgasse nächst dem Königsgäßchen. Ihre Wiederherstellung nach erfolgter Straßenverbreiterung ist ebenso durch das künstlerische wie durch das wirtschaftliche Interesse geboten; denn durch ihre Herstellung braucht der Raum über dem Straßengrund nicht verloren zu gehen, sondern kann wieder zu Wohnzwecken verwendet werden;

5. Durchführung der notwendigsten Straßenverbreiterungen in der Weise, daß die Häuser nur auf einer Straßenseite beim Umbau zurückweichen müssen, was rascher durchgeführt werden kann und weniger häßliche Übergangszustände erfordert, als wenn die Baulinie an beiden Straßenseiten in die Häuser einschneidet;

6. Einbeziehung der in naher Zukunft zu gewärtigenden Bauaufgaben in die Verfassung des Bauregelungsplanes durch Einzeichnung mutmaßlicher Grundrisse in den Stadtplan;

7. Erstattung eines Vorschlages für den Wiederaufbau des „Linzer Tores“, das leider ohne zureichende Gründe, nur aus Unverstand, abgetragen wurde, wodurch die Stadt Salzburg eines ihrer interessantesten Wahrzeichen verlor. Die glücklicherweise erfolgte Aufbewahrung der wichtigsten Werkstücke des schönen Denkmales macht seinen Wiederaufbau zu einer Ehrenpflicht für die Stadt.

In den Planskizzen erscheinen die vorgeschlagenen Baulinien rot, die Baufluchten, deren Beibehaltung empfohlen wird, schwarz gerändert und die vorgeschlagenen Neubauten rot angelegt.

Die erstatteten Vorschläge sind die folgenden:

A. Am linken Salzachufer:

Gruppe I. Die wichtigste Verkehrslinie der Altstadt am linken Ufer ist der Straßenzug: Kranzlmarkt—Getreidegasse. Aus Rücksicht auf die städtischen Geldmittel, auf eine absehbare Durchführung und auf die möglichste Erhaltung dieses schönen Stadtbildes (siehe Abb. 1) wird beantragt, von einer Verbreiterung des ganzen Straßenzuges abzusehen und nur einige stückweise Erbreiterungen, als Ausweichen für den Verkehr, und einige neue Querverbindungen herzustellen. Zu einer solchen Erbreiterung

eignet sich zunächst das Straßenstück vom Rathaus- bis zum Hagenauer Platze, wo die vorgeschlagene Baulinie die Häuser in der Fortsetzung des Rathauses beschneidet; dann der Kranzlmarkt, wo die Baulinie hinter die Flucht der gegenüber dem Rathause liegenden Häuser gelegt wurde. Der Rathausplatz, diese wichtigste Einbruchstelle für den Verkehr der linkseitigen Altstadt, erscheint im Plane durch Zurückrückung der dem Rathause gegenüberliegenden Häuser, sowie durch den Umbau des an diesem Platze liegenden Straßenzuges des Rathauses erweitert. An Stelle des heutigen, durch eine einzige Öffnung gebildeten Rathausbogens ist ein dreiteiliger Bogen mit einer breiten mittleren Durchfahrt und zwei seitlichen Durchgängen angenommen. Die Baulinien in der Umgebung des Rathauses wurden mit großer Sorgfalt derart gewählt, daß der Rathausturm, ein charakteristisches Wahrzeichen der Stadt, das von drei Seiten aus interessante Straßenabschlüsse bildet (siehe Abb. 2), und das schöne Rathausportal dauernd erhalten bleiben können, worauf die Gutachter großes Gewicht legen.

Die Klampferergasse wäre auf etwa 10 Meter zu erbreitern, um ein Ausweichgleise für die Straßenbahn herstellen zu können; neben dem Bogen am Hagenauer Platze wäre zur Erleichterung des Verkehrs ein Durchgang für Fußgeher auszubrechen.

Gruppe II. Als zweite Stelle für die Erbreiterung der Getreidegasse wurde die Strecke vom Hause Nr. 26, das sich im Besitze der Gemeinde befindet, bis zum Hause Nr. 40 vorgeschlagen und beantragt, in dieser Strecke zwei Straßendurchbrüche herzustellen: einen an Stelle der Häuser Nr. 28 und 30 gegen die Griesgasse zu und einen an Stelle des Hauses Nr. 33 gegen den Siegmundplatz zu. Diese für die Verbesserung des städtischen Verkehrs besonders wichtige Straßenregelung wurde im Plane mit der bereits beabsichtigten Abtragung des Sternbrauhauses und der Errichtung eines Saalbaues mit Restaurationsräumlichkeiten in Verbindung gebracht. Die Grundrißskizze für diesen Neubau zeigt eine teilweiee Erweiterung des beantragten Durchbruches von der Getreide- zur Griesgasse mit erhöhter Restaurationsterrasse, an die sich Laubengänge anschließen. Da das Grundstück von den anderen drei Seiten (Getreide-, Griesgasse und Sterngäßchen) schon heute Zugänge besitzt, wird auch der Neubau, seinem Zwecke entsprechend, von allen Seiten gut zugänglich sein.

Die städtischen Grundstücke, Getreidegasse Nr. 26 und Griesgasse Nr. 19, können auf 4 Baustellen abgeteilt werden.

Gruppe III. Die beabsichtigte Führung der elektrischen Straßenbahn vom Ludwig-Viktor-Platz zum Neutor erfordert die Erweiterung des Ritzer Bogens. Zu diesem Zwecke beantragen die Unterzeichneten den Umbau der Häuser Nr. 8, 10 und 12 der Sigmund Haffner-Gasse in der Art, daß der einheitliche Neubau einen mittleren Hof erhält, der sich gegen beide Straßenseiten mittels weiter, dreiteiliger Torbogen öffnet, die in voller Gebäudehöhe überbaut sind. Die Durchgänge und der geräumige Hof bieten reichlich Gelegenheit zur Unterbringung schöner Kaufläden.*)

*) Durch die Beibehaltung des Ritzer Bogens und dadurch, daß zwischen Universitätsplatz und Getreidegasse keinerlei neue Quergassen geplant sind, vielmehr der starke Fußgeherverkehr wie bisher die zahlreichen „Durchhäuser" benutzen soll, wird das herrliche geschlossene Stadtbild des Universitätsplatzes (siehe Abb. 3 und 4) dauernd erhalten bleiben.

Da das Haus Nr. 9 am Ludwig-Viktor-Platze die Mündung der Kurfürststraße wesentlich verengt, wird bei Legung der Straßenbahn ein Umbau dieses Hauses im angedeuteten Sinne wohl notwendig werden. Ebenso wird die Straßenbahn leider die Entfernung des Florianibrunnens vom Ludwig-Viktor-Platz erfordern; für diesen Fall schlagen die Unterzeichneten vor, diesen Brunnen in nächster Nähe, in der kleinen Platzbucht bei der Mündung der Brodgasse, wieder aufzustellen, jedoch mit der Vorderseite gegen die Kurfürstgasse gerichtet.

Gruppe IV. Bei einer Führung der Straßenbahn unmittelbar nach Riedenburg müssen die prachtvollen Portale des Neutores (siehe Abb. 5 u. 6), die zu den bedeutendsten monumentalen Kunstwerken Salzburgs zählen, unbedingt geschont werden. Ebenso ist auch die schöne dekorative Abschlußwand der Pferdeschwemme am Sigmundplatze möglichst zu erhalten. Die Unterzeichneten schlagen daher vor, das wertlose Gebäude Nr. 10 beim Neutor abzutragen und neben dem Neutortunnel einen 3,5 Meter breiten Straßenbahntunnel herzustellen. Damit dieser neue Tunnel die erwähnten Portale nicht beeinträchtige, muß die Felswand zwischen den beiden Tunnels stadtseitig mindestens 4,5 Meter und vorstadtseitig mindestens 7,5 Meter stark gewählt werden, so daß die Richtungen der beiden Tunnels nach außen zu auseinandergehen. Wegen der Sicherheit im Innern wären die beiden Tunnels durch zahlreiche breite Öffnungen miteinander zu verbinden.

Abb. 2.

Abb. 2. Rathausturm.

Der Verkehr zum Neutor wird einst auch die Abtragung eines der mit Gemälderesten geschmückten Felder der Rückwand der Pferdeschwemme am Sigmundplatze erfordernn. So bedauerlich auch jeder solche Eingriff in ein Kunstwerk bleibt, so kann im vorliegenden Falle doch nicht übersehen werden, daß an dieser Stelle der dekorierten Wand schon früher einmal zwei Felder aus Verkehrsrücksichten allen mußten, daß also die Symmetrie und Einheit dieses Kunstwerkes schon lange nicht mehr bestehen. Den Gutachtern will es daher, so konservativ sie alten Kunstwerken gegenüber auch fühlen, unwesentlich erscheinen, wenn künftig einmal noch ein drittes Wandfeld dem Verkehre zum Opfer fallen muß.

(Fortsetzung folgt in Heft 3).

BEBAUUNGSPLAN FÜR SOPRON. Hierzu Doppeltafel 12/13.
(Oedenburg in Ungarn).

Von JOSEF WÄLDER, städtischer Oberingenieur in Oedenburg.

Allgemeines.

Die königliche Freistadt Sopron mit selbständigem Munizipium hat 35 000 Einwohner und ist Sitz des Komitates Sopron, das sieben Kreise mit rund 300 000 Köpfen zählt.

Der städtische Boden hat eine Ausdehnung von 13 348 ha, wovon 6232 ha Wald, 3480 ha Ackerland, 712 ha Weingärten, 208 ha Obstgärten, 702 ha Wiesen, 456 ha Weiden sind und 818 ha Neusiedler Seegebiet bilden, während 233 ha zum Weichbilde der Stadt, 142 ha aber zu den, nur im Sommer bewohnten Landhausgebieten (Löwern genannt) gehören.

Die Stadt hat eine landschaftlich sehr schöne Lage, ist von waldigem Gebirge umgeben und liegt am unteren Ende des Soproner Beckens, das von Westen gegen Osten offen liegt und hier seinen Ausgang gegen die Raabau, die kleine Tiefebene Ungarns hat. Zwei Bäche durchqueren das Stadtgebiet und fließen der Raab zu. Die Waldungen rücken von Nordwesten und Osten bis zur Stadt heran, während sie sich im Süden von den Löwern bis zur österreichischen Grenze hinziehen, wo sie sich dem Wiener Walde anschließen. Die bebaute Stadt liegt durchschnittlich 212 m ü. Adriat. Meer, während die Löwer sich bis 313 m, die nächsten Gipfel des städtischen Waldes aber bis zur Höhe von 396—547 m ü. A.M. erheben.

Die Stadt wird durch die ungarische Südbahn und durch die Györ-Sopron-Ebenfurther Bahn durchschnitten, deren jede je einen Personen- und Frachtbahnhof besitzen.

Sopron ist eine alte Kulturstätte. Schon unter den Römern ein Munizipium unter dem Namen Scarabantia, wurde es in der Zeit der Völkerwanderung zweimal verwüstet und wahrscheinlich erst zur Zeit Kaiser Karls des Großen wieder bevölkert (Oedenburg). Es besitzt viele Baudenkmale, darunter den für Sopron bedeutungsvollen schönen Stadtturm, den gotischen Dom zu St. Michael, die gotische Kirche der Benediktiner, dann die gotische Kirche des früheren Johanniter-Ritterordens und noch sechs andere Kirchen, drei Kapellen und viele alte Magnaten- und Patrizierhäuser aus dem 14., 15. und 16. Jahrhundert.

Die Bevölkerung befaßt sich mit Wein- und Ackerbau, Handel und Industrie. Die Fabrikindustrie ist erst im Werden begriffen; ältere Fabriken sind 14, neuere 8 vorhanden, welche im Ganzen beiläufig 1200 Menschen beschäftigen. In der Stadt liegen 2850 Soldaten.

Das Gebiet des Bebauungsplanes beträgt 1234 ha, der Bebauung sollen also 849 ha frischer Boden zugeführt werden. Nachdem heute auf ein Hektar bebautes Land 168 Köpfe fallen, so könnte, nur dieselbe Dichtigkeit vorausgesetzt, die im Bebauungsplan aufgenommene Fläche für beiläufig 185 000 Einwohner genügen.

Straßen und Plätze.

Das ganze Bauland wurde in Bezirke eingeteilt und für jeden Bezirk wurde, um einen Hauptplatz oder um eine Platzgruppe herum liegend, ein Mittelpunkt geschaffen, in dem die Hauptverkehrsadern zusammenlaufen, wo der Sitz des Handels und der Verwaltung ist und wo auch Schulen, Kirchen und andere öffentliche Gebäude errichtet werden sollen.

Diese Bezirksmittelpunkte sind mit dem inneren Ringe der Altstadt und untereinander in kürzeste Verbindung gebracht, soweit dies unter Berücksichtigung der Oberflächengestaltung und der Eisenbahnen möglich war. Die Blockunterteilungen wurden in den äußeren Teilen des Bebauungsplanes nur punktiert angegeben und die endgiltige Führung dieser Nebengassen einer späteren Zukunft vorbehalten.

Beim Entwerfen sämtlicher Straßen und Plätze wurden nicht nur die Bedingnisse des sicheren und angenehmen Verkehrs vor Augen gehalten und die Besitzgrenzen beachtet, damit Umlegungen vermieden werden, sondern es wurde in hohem Maße darnach gestrebt, daß jeder Platz und jede Straße ihre Eigenart besitze und daß dem Baukünstler die Möglichkeit geboten werde, ein schönes Straßenbild zu schaffen.

Als größte Steigung der Verkehrstraßen wurden 5 % (1 : 20) eingehalten und sind die Straßen der Bodenoberfläche und dem zu erwartenden Verkehr angepaßt, so, daß sich natürliche und deshalb schöne Stadtbilder entwickeln können.

Das Längenbild der Straßen ist überall konkav ansteigend, dort aber, wo dem menschlichen Auge bemerkbare Wasserscheiden das Längenbild durchschnitten hätten, wurden stärkere Straßenkrümmungen oder Axenverschiebungen eingeschaltet, wodurch wieder jede, einzeln überblickbare Straßenstrecke einbauchend-ansteigend verbleibt und erscheint.

Den einzelnen Straßen wurden architektonische oder künstlerische Abschlüsse gegeben und manches Straßenbild durch eingebauchte Führung der Straßenwandungen (Baulinien) übersichtlicher, daher belebter und wirkungsvoller gemacht. Gleiche Abstände der Straßenwände wurden nicht gesucht, sondern es ergaben sich solche entweder durch bereits auf diese Art festgestellte Baulinien oder in geringerem Maße durch die örtlichen Verhältnisse.

Dort, wo bei gerader Axenführung das Verhältnis zwischen Straßenbreite und Länge 1 : 25 in wenigen Fällen überstieg, wurden entweder ein- oder beiderseits 5—6 m breite Vorgärten angeordnet, oder kleinere Plätze eingeschaltet oder es wurde das Querbild der Straße durch Verbreiterung und durch ein- oder beiderseitige Baumreihen wechselvoller gemacht.

Die geringste Breite der Wohnstraßen ist 8 m, wovon 4,5 m auf die Fahrbahn, je 1,75 m aber auf die Gehwege entfallen. Die Straßenbreite richtet sich natürlich nach dem Zwecke der Straße selbst. Es sind Verkehrstraßen bis zu 30 m Breite, Verkehrstraßen mit Anlagen zum Spazieren und Bummeln bis zu 85 m Breite geplant.

Auf die Anlage der Plätze wurde besondere Sorgfalt verwendet. Die Schmuckplätze sind mit geschlossenen Wänden entworfen und für entsprechende Aufstellung von Denkmälern durch Freihaltung der Mitte, für Brunnen, Wasserbecken mit Springquellen und kleinere Denkmäler durch verkehrstote Winkel Sorge getragen. Im allgemeinen ist es vorgezogen worden, lieber viele kleinere Plätze, als wenige große zu schaffen, wodurch ein wechselvolles, reiches und eigenartiges Stadtbild erreicht wird.

Es wurden insgesamt 115 neue Plätze geplant und zwar 45 Schmuckplätze, hiervon 26 mit Anlagen, 45 Verkehrsplätze, darunter 6 mit Grünanlagen, 12 eigentliche Gartenplätze und 13 Markt- und Spielplätze. Von den Schmuckplätzen sind besonders hervorzuheben:

1. Der Turmplatz vor der evangelischen Kirche, nördlich der Baublöcke 5 und 6. Er ist gegenwärtig kaum 20 m tief und 35 m lang, ist dem etwa 47 m hohen Turme gegenüber ein Breitenplatz und wird durch das Abtragen dreier Häuser auf 58 m Tiefe erweitert und dergestalt in einen Tiefenplatz umgewandelt. Die kurze Gasse in der Turmaxe gewährt einen mehr perspektivischen Blick auf den Turm und ladet zur näheren Besichtigung ein.

2. Die Platzgruppe beim geplanten städtischen Museum (Block 53, 55, 57 und 111) mit Schmuckanlage, Brunnen und Denkmal.

3. Die Platzgruppe bei der höheren Gewerbeschule und dem Gewerbemuseum (162 und 163, 143 und 146) mit Schmuckanlagen.

4. Die Platzgruppe bei der Kathedrale (zwischen Block 118, 119, 169 und 168) mit Schmuckanlage. Die Türme sind in der Achse der Ringstraße weithin sichtbar, die Kirche selbst durch die Baumreihen verdeckt und gewährt erst die Südecke des Hauptplatzes den vollen Blick auf Kirche und Türme.

5. Der Doppelplatz bei der eintürmigen evangelischen Kirche (zwischen 165, 167, 175 und 188) mit prachtvoller Fernsicht von der aus der Stadt führenden Radialstraße aus.

6. Die Platzgruppe im nordöstlichen Planteile (zwischen 269, 270, 271 und 272). Der Hauptplatz ist Tiefenplatz für den Turm und Breitenplatz für die Hauptansicht und Schule, der Nebenplatz Breitenplatz für das Kirchenschiff. Axiale, kurze Gassen gewähren einen Fernblick auf Turm und Kirchenschiff.

7. Die Platzgruppe im östlichen Stadtteil (bei 323, 324 und 325) mit breiter Eingangsstraße zur Erreichung eines gut wirkenden Fernbildes der Türme und des Haupttores.

8. Die Plätze beim Theater (90, 91, 92 und 94), wovon derjenige vor der Hauptansicht mit Schmuckbeeten und Denkmal versehen gedacht ist.

9. Die beiden Plätze bei der Kirche im südlichen Stadtteil (bei 442 und 453) mit überwältigendem Fernbild auf den Kirchturm, dessen Fuß 18 m höher liegt, als der halbrunde Platz am Anfange der mit Vorgärten und Baumreihen versehenen Radialstraße.

10. Die Platzgruppe im westlichen Teile (bei Block 550) mit Perspektive auf Turm und Haupttor der Kirche, welche um 12 m höher liegt, als der Anfang der Hauptzufahrtsstraße.

Sämtliche Markt- und Spielplätze, sowie einige Parke wurden in das Innere von Baublöcken gelegt, erstere mit inneren Baulinien hauptsächlich zur Errichtung von Verkaufsläden, letztere mit Bauverbot gegen die Spielplätze und Parkanlagen, wodurch einerseits die Staubfreiheit der Plätze, andererseits eine größere Ruhe der Bewohner der an die Spielplätze anstoßenden Häuser durch die dazwischen liegenden Hausgärten gesichert wurde.

Die Fläche der bestehenden und geplanten Straßen und Plätze samt Parke beträgt 394,2 ha, demnach 32,75 % des ganzen Baulandes von 1234 ha. Man sieht daraus, daß mit der verfügbaren Baufläche, ohne Schädigung der Volksgesundheit, sparsam verfahren wurde, eingedenk des volkswirtschaftlichen Satzes: „Vergeudetes Bauland ist vergeudetes Volksvermögen“.

Sopron ist in der glücklichen Lage, daß die städtischen Waldungen sowohl im Süden, als auch im Nordwesten der Stadt vom Mittelpunkte aus zu Fuß in beiläufig 10—20 Minuten zu erreichen sind. Hierdurch wird der bestehende Parkmangel wenigstens an Sonn- und Feiertagen ausgeglichen, an Werktagen aber, wo dem fleißigen Stadtbewohner nur die wenigen Abendstunden zur Verfügung stehen, um sich in der freien Luft erholen zu können, ist der Mangel an öffentlichen Gärten so recht fühlbar, was noch dadurch gesteigert wird, daß diese nicht gleichmäßig über die Stadt verteilt sind. Für all dies sorgt nun der Stadterweiterungsplan, der abgesehen von den 32 begrünten Plätzen 40 öffentliche Gärten und Promenaden enthält. Diese sind über das ganze Entwicklungsgebiet zerstreut, so daß jedermann schon nach kurzem Spaziergang ein grünes schattiges Plätzchen zur Erholung vorfinden wird. Die Gärten sind meist in das Innere von Baublöcken gelegt, während die Bummelanlagen an Verkehrstraßen oder entlang geregelten Bachläufen gelegt wurden. Die mit schattigen Baumreihen versehenen Straßen verbinden die Gärten mit den Promenaden, so daß, wenn das zukünftige Sopron auch keine Gartenstadt in utopischer Weise genannt werden kann, es doch mit seinen 72 Gärten und Promenaden, mit seinen durch breite Vorgärten und schattigen Baumreihen ausgezeichneten Straßen den Eindruck machen wird, daß dessen Bürger im schweren Kampf ums Dasein sich den Sinn für die fröhlich-grüne Natur immer noch bewahren konnten.

Die geplanten Gärten und Promenaden haben mit den gegenwärtigen zusammengenommen eine Fläche von 167,97 ha, das ist 13,61 % der Bebauungsfläche von 1234 ha, ist also mehr als ausreichend.

Voll- und Straßenbahnen.

Sopron besitzt heute zwei Personen- und zwei Frachtbahnhöfe, die räumlich durch eine Entfernung von 1300 m resp. 2000 m getrennt sind und Eigentum zweier verschiedener Privatgesellschaften sind. Im Erweiterungs-

plan ist die Verstaatlichung und Vereinigung der beiden Vollbahnen gedacht mit einem Zentralbahnhofe für Personenverkehr (bei Block 471 und 472) und einem solchen für Frachtenverkehr (zwischen Block 200 und 606) nebst einer Haltestelle für Personenverkehr (der jetzige Südbahnhof bei Block 618a). Der Wiener Zweig (159, 193 und 194) der Györ-Sopron-Ebenfurther Bahn ist also aufgelassen gedacht und soll dieser Zweig sich bereits außerhalb des Stadterweiterungsgebietes an die Wiener Linie der Südbahn anschließen und in den gemeinsamen Frachtenbahnhof einlaufen. Von hier aus soll die Bahn so ansteigen, daß sie bereits bei der Wegübersetzung zwischen Block 618a und 618b 5 m über Straßenoberfläche zu liegen käme und sämtliche Straßen bis einschließlich derjenigen bei Block 413 und 414 in derselben Höhe überfahren würde, dann zu den Fabrikblöcken zu fallen hätte, während der andere, nach Györ führende Bahnzweig aus den jetzigen beim 366. Block beginnenden Einschnitt herausgehoben und auf die Straßengleiche versetzt werden würde, damit auch hier die Fabrikgleise einen leichteren Anschluß erhalten könnten.

Von dem Hauptgleise würde sich bei Block 446 ein Geleise im Gegenbogen herabsenken, den Bahnhof unterfahren und dann sich in drei Zweigen im ganzen unteren Fabrikviertel verteilen, während für das obere südliche Fabrikviertel eine Frachtensammelstätte bei der äußersten Ringstraße zwischen Block 403 und 423 zu errichten wäre.

Zur Vermittlung des inneren Personenverkehrs würde die elektrische Straßenbahn ausreichend erweitert werden und ist hierfür dadurch vorgesorgt worden, daß die höchsten Steigungen der Verkehrstraßen nur bis zu 5% betragen.

Öffentliche Gebäude und Anstalten.

Eine der wichtigsten Aufgaben des Erweiterungsplanes ist die Besorgung von angemessenen Bauplätzen für die zu errichtenden öffentlichen Gebäude und Anstalten. Hier darf nicht gespart werden, denn die fortschreitende Kultur stellt für die Zukunft solche Anforderungen, die heute noch gänzlich unbekannt sind. Ein Blick auf die vor uns liegende Planung wird uns überzeugen, daß in dieser Hinsicht in ziemlich ausreichendem Maße vorgesorgt wurde. Diese für öffentliche Gebäude, Anlagen, Plätze und Straßen notwendigen und im Plane bezeichneten Flächen werden für ihren Zweck dadurch gesichert, daß das Baustatut sie mit Bauverbot belegt.

Unterzubringen sind:

Post- und Telegraphendirektion mit der Hauptpost (Südseite 34), Finanzdirektion mit Zollamt, Steueramt und Finanzwache (Nordseite 34), Stadtbibliothek (44), Stadtmuseum (56), Markthalle (10), Dampf- und Wannenbad (39), Arbeiterheim und Vermittlungsamt (39), Aichungsamt (49), Feuerwehrkaserne und Steigerturm (34), Volks- und Brausebad (34), städtischer Wirtschaftshof (84), Korps-Kommando (136), zehn Volksschulen (121, 168, 239, 269, 323, 364, 419, 521, 523 und 565), vierzehn Kindergärten (70, 133, 182, 190, 279, 317, 354, 399, 410, 424, 483, 524, 544 und 582), drei Doppelbürgerschulen (130, 323, 485), drei Mittelschulen (121, 130, 323), zwei Waisenhäuser (545, 583), Höhere Gewerbeschule (144), Gewerbemuseum (145), Ackerbau- und Winzerschule (260), Technikum (173, 174, 175 und 176), Taubstummenanstalt (551), Blindenanstalt (551), Allgemeines Krankenhaus (373), Heilanstalt für Lungenkranke im Walde südlich von Block 508, 509 und 510), Landesirrenanstalt (östlich von Block 340, 341, 342, 343 und 344), Heim für niederkommende Frauen mit Hebammenlehranstalt (520), Heim für alte Bürger (224), Stiftungshaus für alte Ehepaare (74), Sonnenfreibad nördlich von 120 und 122, Schwimmschule für die Villenbewohner (570), Theater für 1900 Personen (93), Stiftungshaus für alte Witwen und Mädchen (564), sieben Bezirksvorstehungen mit Bezirkssparkasse, Brandversicherung und Leihamt, Polizei- und Feuerwache (118, 240, 270, 360, 421, 445, 549), sechs Kirchen mit Pfarrhöfen (169, 188, 269, 323, 530, 546), Findlingshaus (591), Allgemeines Schlachthaus mit Viehhof (433), Pferdemarkt (418) und Pferdeprobierplatz (419), Ausfuhr-Schweinehof (412, 413, 411), Elektrizitätswerk (140), Zentralfriedhof mit Krematorium (außerhalb der Planung nördlich von 304 und 305), Abwasser-Reinigungs-Anlage (432 und 432b), sechs Plätze zur freien Verfügung (52, 109, 115, 191, 485 und 607).

Fließende Gewässer und Kanalisation.

Das Stadtgebiet wird durch zwei kleine Bäche in nordwest-südöstlicher Richtung durchschnitten, die heute die Hauptsammler der Schwemmkanalisation bilden. Nachdem aber die Bäche bei Normalwasser nur eine Durchflußmenge von 260 sl. beziehungsweise 160 sl. besitzen, so dürfen die Abwässer nicht mehr ungereinigt in die Bachläufe geleitet werden. Es muß daher die Stadt nach dem Trennsystem kanalisiert werden und habe ich die Pläne bereits fertiggestellt. Dem Entwurfe gemäß werden die Schmutzwässer auf Block 432 geleitet, dort auf biologischem Wege gereinigt und dann das gereinigte Abwasser in den Bach geführt, während alle Tageswässer auf kürzestem Wege in die beiden Bäche geleitet werden.

Die Bäche werden daher im allgemeinen nur geregelt und mit Ufermauern und Sohle versehen, wo aber Straßenüberführungen notwendig sind, mit Eisenbetongewölben überdacht und die Straßen längs den Ufern mit Baumreihen und Promenadenanlagen geziert, so daß sie ein Lieblingsspazierweg der Bevölkerung zu werden versprechen.

Art der Verbauung. Bauzonen. Baustatut.

Im allgemeinen wurden dreierlei Verbauungsarten in Berücksichtigung gezogen: die geschlossene, die halboffene (Doppel- oder Zwillingshäuser) und die ganz offene (Landhäuser).

Die geschlossene Bauweise wurde für die ebenen Stadtteile beantragt und überwiegt diese die anderen Bauweisen um ein Bedeutendes, indem 140 850 Frontmeter geschlossene, 30540 m halboffen und Gründe mit 41580 Frontmeter offen zu verbauen sind, während 32 500 Frontmeter nach Belieben zu verbauen bleiben (Fabriken).

Landhäuser sind in den gebirgigen Geländen zu bauen geplant, wie sie ja heute schon dort bestehen und naturgemäß auch dorthin gehören, während die halboffene Bauweise die Vermittlung spielt zwischen den Landhausgebieten und den Stadtteilen mit geschlossener Verbauung.

Natürlich sind Gruppen- und Reihenhäuser mit Vorgärten auf öffentlichen Straßen oder in Privatgassen nicht nur erlaubt, sondern genießen, wenn Familienhäuser, im Baustatut ganz beträchtliche Bauerleichterungen, sogar mehr als die Familienhäuser überhaupt.

Das Bebauungsgebiet wurde nach dem Wert der Gründe, dem Zwecke der Baublöcke und den Steigungsverhältnissen der Gassen in sechserlei Zonen, nämlich drei mit ge-

schlossener Bauweise: A, B und C, eine mit halboffener Bauweise: E, eine Landhauszone: F und eine Fabrikzone: D eingeteilt. Der Kern der Altstadt bildet die höchste Zone A, um die sich die nächste Zone B, um diese aber die Zone C lagert, während den Kern eines jeden Bezirkes die höhere Zone B bildet, weil diese Gründe einen höheren Wert haben werden, als diejenigen C-Baublöcke, die zwischen diesem Kern und der Altstadt liegen, hingegen außerhalb dieses Kernes niedrigere Zonen, nämlich C und namentlich E und F platzgreifen.

Mit den einzelnen Zonen ändert sich die Verbaubarkeit der Baugründe, d. h. das Verhältnis zwischen der Grundfläche, die verbaut werden darf und der Fläche des ganzen Baugrundes, es ändert sich aber auch die zulässige höchste Höhe, bis zu der gebaut werden darf, mit einem Worte, die einzelnen Zonen bestimmen die Bebauungsdichtigkeit, d. i. das Verhältnis zwischen der Summe sämtlicher Stockwerksflächen und der ganzen Grundfläche.

Es wurde nämlich vor allen anderen das Bauverbot für den hinteren Teil der Baugründe ausgesprochen und zwar ändert sich die Tiefe dieser mit Bauverbot belegten Grundstreifen nach den Zonen und mit der Tiefe der einzelnen Baugründe.

Weiter ist das Verhältnis der Gebäudehöhe zur Breite der Straße und zur Tiefe und Länge der Haupt- und Nebenhöfe nach Zonen festgestellt.*)

Zur Erläuterung sei nur kurz erwähnt, daß ich die zur Bildung der gegen das Blockinnere geschlossenen Höfe, sowie auch die der sogenannten Lichthöfe erschweren, die Herstellung von gegen das Blockinnere offenen, mit den Nachbarhöfen vereinigten Haupt- und Nebenhöfen aber erleichtern will. Dementsprechend wurden auch die Maße der Haupt- und Nebenhöfe bestimmt und die Nebeneinanderlegung der Höfe als Verpflichtung ausgesprochen, außerdem aber noch die Tiefe der Bauverbotstreifen bei Anwendung von gegen das Blockinnere geschlossenen Höfen bis zu 40 m Grundtiefe um 1,50 m, darüber und bis 45 m um 2,50 m, darüber und bis zu 55 m um 3,50 m und darüber für je 5 m Mehrtiefe um 5 m vermehrt.

Durch diese Bestimmungen ist die zulässige höchste Bebauungsdichtigkeit der einzelnen Baugründe von welcher Form immer eindeutig festgesetzt und somit auch die Beleuchtung und Lüftung der einzelnen Haupt- und Nebenräume je in jeder Zone gleichmäßig bestimmt. Von der Geschicklichkeit des Baukünstlers wird es nun abhängen, diejenige Bautype zu erdenken und weiter zu entwickeln, welche bei zweckmäßigster Grundrißeinteilung finanziell am günstigsten sei.

Die Tiefe der Baublöcke wurde nach der mutmaßlichen Verwendung der Gebäude verschieden und in den Bauzonen A, B, C und E so bemessen, daß die Bildung von geschlossenen Höfen von Haus aus als gänzlich ausgeschlossen erscheint.

Die erlaubten kleinsten Maße der Baugründe sind nach der Bauzone und nach der Gattung der Gebäude verschieden. Am kleinsten sind die Mindestmaße im allgemeinen bei Gruppen-, Reihen- und Familienhäusern, größer bei Miethäusern, am größten aber bei Wirtschaftshöfen.

Das Baustatut behandelt die Familienhäuser und auch die Gruppen- und Reihenhäuser getrennt von den Miethäusern. Während ersteren alle erdenklichen Erleichterungen gewährt werden, wird von den Miethäusern all jenes verlangt, was die Volksgesundheitslehre, die Feuersicherheit und die Baukonstruktionslehre von guten und gesunden Wohnungen fordert. Hierbei ist zu bemerken, daß als Familienhaus nicht nur das Einfamilienhaus betrachtet wird, sondern auch dasjenige, das zwei Wohnungen, aber nur übereinander enthält. Dadurch wird das Familienhaus finanziell erträglicher und der Bau dieser Häuser sehr erleichtert und befördert. Die Hausmannswohnung wird als Mietwohnung nicht betrachtet.

Die Anzahl der Stockwerke einschließlich ebener Erde, wurde in den Zonen A, B und C mit höchstens 5, in den Zonen E und F mit höchstens 3 festgesetzt, während in den Fabrikvierteln D die Anzahl der Stockwerke sich nach Bedarf richten können. Überall müssen aber die vorgeschriebenen Beleuchtungsverhältnisse selbstverständlich eingehalten werden.

In allen Miethäusern, wo der Fußboden des obersten Stockwerkes mehr als 15 m über Straßenoberfläche liegt, müssen Personen- und Lastenaufzüge angebracht werden.

Das Baustatut wurde als ergänzender Teil des Bebauungsplanes und in Einklang mit diesem nach den heutigen Anforderungen der Volkswirtschaft, der Gesundheitslehre, des Verkehrs und der Feuersicherheit verfaßt mit besonderer Rücksicht darauf, daß dem Baukünstler freie Hand gelassen werde, seine Kunst voll zu entfalten, um dadurch den Straßen und Plätzen ein abwechslungsvolles, reiches und bewegtes Bild zu sichern. Anderseits aber wurden herkömmliche Konstruktionen nicht vorgeschrieben, wodurch der Techniker alle Errungenschaften verwerten kann, natürlich unter persönlicher Haftung, welche auf dem Gebiete der Baukonstruktionen durch den Fortschritt erzielt wurden.

Das Baustatut umfaßt in 20 Teilen 310 Punkte.

Im ersten Teile wird dem Bebauungsstatut Gesetzeskraft verliehen, der Begriff des Baugrundes festgesetzt, die Art der Umlegung, die Entschädigung der überlassenen Grundteile, der Bettermentbeitrag, bei Ausscheidung von Straßen und Plätzen, die endgiltige Oberfläche der Straßen und Bürgersteige, die Mindestmaße der Straßenbreiten bei Grundaufteilungen und das Bauverbot über Grundflächen für öffentliche Zwecke bestimmt und die Fläche des Bebauungsgebietes in Bezirke und Bauzonen eingeteilt mit Anführung der Ausnahmen und der besonderen Verbauungsart. Weiter werden die Mindestmaße der Baugründe, die hintere Baulinie und die Mindeststärke der Tagesbeleuchtung der Gassen- und Hofräume in den verschiedenen Bauzonen festgesetzt.

Der zweite Teil behandelt die einzelnen Teile des Miet- und Geschäftshauses, der dritte Teil die Wasserversorgung, der vierte die Entwässerung, der fünfte die Aborte und Sammelgruben, der sechste und siebente die Gas- und elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung, der achte und neunte die Blitzschutzvorrichtungen und Aufzüge, der zehnte Teil die Baumaterialien und Baukonstruktionen, der elfte die Familien-, Reihen- und Gruppenhäuser, der zwölfte die Gebäude für Versammlungen, Warenhäuser

*) Über die Verbaubarkeit, das Ausmaß des Lichteinfalles usw. geben Tabellen für die verschiedenen Grundstücktiefen und Hofabmessungen in mustergiltiger Weise schnellen Aufschluß. Aus Mangel an Raum konnten diese Tabellen nicht mit abgedruckt werden. D. S.

und öffentliche Anstandsorte, der dreizehnte die Fabriken und industriellen Anlagen, der vierzehnte gibt die zur statischen Berechnung der Konstruktionen notwendigen Behelfe, der fünfzehnte enthältdas Verfahren bei Bauwerbungen, dann während des Bauens, bei Inbenutzungsnahme und bezüglich Erhaltung und Abtragung der Baulichkeiten und bestimmt die Vorsichtsmaßregeln bei Gerüsten und beim Bauen.

Der sechszehnte Teil schützt die Rechte der Nachbarn, der siebzehnte und achtzehnte Teil bestimmt die zu entrichtenden behördlichen Gebühren; endlich der neunzehnte und zwanzigste Teil enthält die Strafbestimmungen.

Der Bebauungsplan und das Baustatut wurde von Architekt Prof. Anton Palóczi in Budapest wiederholt überprüft und mit geringen, nicht wesentlichen Abänderungen gutgeheißen.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Wer von früher her die platzartige STRASSE „AM SANDE“ IN LÜNEBURG kennt, wird bei erneutem Besuche erstaunt sein, was man daraus zu ihrer „Verschönerung“ gemacht hat! Die beiden, auf Tafel 14 zusammengestellten Abbildungen lassen das „Einst“ und „Jetzt“ erkennen. In der Zwischenzeit war der größere Brunnen vorne, dessen Standort allerdings wohl nicht einem an ordnungsmäßige Fluchtlinien gewöhntem Auge gefallen mochte, schon beseitigt. Nun ist auch der kleinere Brunnen im Hintergrunde verschwunden und eine, die einheitliche (bei etwa 220 m Länge durchschnittlich 35 m Breite) Straßenfläche zerreißende Mittelpromenade entstanden, die mit zwei Baumreihen die Längsrichtung betonend, den Raum viel schmaler erscheinen läßt.

In diesem Falle kann nicht die Entschuldigung gelten, daß man es nicht besser gewußt habe. Denn sicherem Vernehmen nach hat der Verein zur Erhaltung niedersächsischer Bauweise nichts unversucht gelassen, die Stadtväter zu belehren. Sollte auch hier wieder der moderne Aberglaube, um der Gesundheit willen auf jeden leeren Fleck Bäume pflanzen zu müssen, die Sünde am Geiste alter Kunst begangen haben? Lüneburg ist reichlich von Promenaden umgeben, was brauchts da noch im Innern eines langweiligen Notbehelfes der Großstadt?!

Die Tafeln 15 und 16 werden schon zu der im 3. Hefte erscheinenden Abhandlung über die geschichtliche Entwicklung der Städte vorausgeschickt.

CHRONIK

AD. HARTUNG.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G. Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

Der schon seit langem erwartete WETTBEWERB um Entwürfe für den Schillerpark zu Berlin ist nun ausgeschrieben worden. Der Park soll im Nordosten der Stadt auf dem Wurzelberge entstehen.

Für die drei besten Entwürfe sind drei Preise in Höhe von 5000 Mark, 3000 Mark und 2000 Mark ausgesetzt, über deren Verteilung das Preisgericht zu befinden hat. Über etwa beabsichtigte Ankäufe ist im Ausschreiben nichts gesagt.

Die Entscheidung darüber, ob einer und welcher der Entwürfe ausgeführt werden soll, bleibt der Stadtgemeinde Berlin vorbehalten.

Die für den Wettbewerb maßgebenden Bedingungen und sonstigen Unterlagen können gegen vorhergehende Einzahlung von 5 M., die dem Bewerber nach Einlieferung eines den Bedingungen entsprechenden Entwurfes zurückgegeben werden, durch schriftliches oder mündliches Ersuchen vom Bureau der städtischen Parkverwaltung, Rathaus, Zimmer 119, bezogen werden.

Die Entwürfe sind portofrei bis spätestens am 1. April 1908, abends 8 Uhr, ebendaselbst abzuliefern.

Als Preisrichter werden tätig sein die Herren: Oberbürgermeister Kirschner, Berlin; Bürgermeister Dr. Reicke, Berlin; Geheimer Baurat, Stadtbaurat Dr.-Ing. Hoffmann, Berlin; Stadtverordneten-Vorsteher-Stellvertreter Michelet, Berlin; Stadtverordneter Gericke, Berlin; Stadtverordneter Regierungsbaumeister Stapf, Berlin; Gartendirektor Mächtig, Berlin; Gartendirektor Encke, Cöln; Gartendirektor v. Engelhardt, Düsseldorf; Professor Max Liebermann, Berlin; Professor Schultze-Naumburg, Saaleck; Professor A. Lichtwark, Hamburg.

Diese Zusammensetzung des Preisgerichts hat die Berliner Architekten überrascht. Gehört doch der Vorsitzende der Vereinigung Berliner Architekten der städtischen Parkdeputation an. Und ist die Aufgabe doch eine sonderlich großstädtische und nicht allein eine gartenkünstlerische, sondern auch eine darüber hinausreichende städtebaulicher Art. Rund um von Straßen mit hoher Bebauung umgeben, wird das Parkgelände noch ziemlich in der Mitte von einer durchgehenden Verkehrstraße durchschnitten. An der südöstlichen Schmalseite begrenzen es die Begräbnisplätze mehrerer Gemeinden. Selbst wenn die Straßenzüge bereits durchweg festliegen sollten, was bedauerlich wäre, käme auch die Ausgestaltung der Straßen selber, die Vermittlung zwischen der Parkanlage und den Straßenwänden, die Geschlossenheit des Parks durch die Art der Einfriedigung, u. U. durch teilweise Randbebauung und andererseits wieder die Öffnung in Durchblicken nach hervorragenden Punkten des Stadtbildes usw. als wesentlich ausschlaggebend für die Gesamtgestaltung in Frage. Dem Vernehmen nach sollen die Architekten noch nachträglich eine angemessene Vertretung im Preisgerichte erhalten, die ihnen besonders auch noch im Hinblick auf den Zusammenhang der Aufgabe mit der Entwicklung von Groß-Berlin wohl gebührt.

AUFFORDERUNG. Die Stadt- und Ortsbehörden werden gebeten, bei etwaigen Ortsstatuten, die auf Grund des preußischen Gesetzes gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragender Gegenden am 15. Juli 1907 erlassen werden sollten, der Schriftleitung unserer Zeitschrift gefälligst Kenntnis geben zu wollen. Nach einer Mitteilung der Magdeburgischen Zeitung hat der Magistrat zu Magdeburg bereits ein derartiges Statut den Stadtverordneten zur Beschlußfassung unterbreitet.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

Zur Abhandlung: Öffentliche Gärten und Parkanlagen mit Randbebauung.

Entwurf zu einem Anlagenplatze des Sendlinger Oberfeldes von Architekt Otto Lasne, München.

Jahrgang V
DER STÄDTEBAU
1908

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

DER STÄDTEBAU
1908

PARIS LODRON-STRASSE
DREIFALTIGKEITS-GASSE
XIII
BERG-GASSE
LINZER-GASSE
PRIESTERHAUS-GASSE
XIV
XII
KAPUZINERBERG
MAKART-PLATZ
XI
THEATER
PLATZL
GISELA-KA
XV
MAKART-STEG
SALZACH
STAATS-BRÜCKE
N O S W
10 0 50 100 M
ALTES RATHAUS
MUSEUM
FRANZ JOSEFS-KAI
HAGENAUER-PL.
I
GRIES-GASSE
GETREIDE-GASSE
MUSEUMS-ERWEITERUNG
STIEGLBRÄU
V
II
STERNBRAU
UNIVERSITÄTS-PLATZ
RITZER BOGEN
KOLLEGIEN-KIRCHE
MÖNCHSBERG
HOFSTALL-GASSE
IV
NEUTOR (TUNNEL)
STRASSENBAHN TUNNEL

Gedruckt und verlegt bei

Bauregelungsplan für die Altstadt Salzburg.

Architekten: Karl Hofmann, Darmstadt und Karl Mayreder, Wien.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Bebauungsplan für Sop

Verfasser: Jose

Verlegt bei Ernst

Oedenburg in Ungarn).

der, Oedenburg.

uth A.-G., Berlin.

Am Sande in Lüneburg.

Einstiger und jetziger Zustand.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Zur geschichtlichen Entwicklung der Stadtanlagen.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

ALEXANDRIA

Zur geschichtlichen Entwicklung der Stadtanlagen.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

DIE GESCHICHTLICHE ENTWICKLUNG DES STADTPLANES.

Hierzu noch außer den bereits in Heft 2 gebrachten Tafeln 15 und 16, die Tafeln 17 bis 19.

Von Dr. Ing. MACKOWSKY, Regierungsbaumeister in Dresden.

Nach einem Vortrage, gehalten im Kgl. sächs. Altertumsverein am 8. April 1907 und im sächs. Ingenieur- und Architektenverein am 14. Oktober 1907.

Man hat erst seit kurzem den Stadtplänen das Interesse wieder zugewandt, das man ihnen immer entgegenbringen sollte. Als die Städte mit einem Male nicht mehr das harmonische und anheimelnde Bild alter Zeiten boten, begann man eifrig nach den Ursachen der Veränderung zu forschen und entdeckte bald schwere Fehler, die man begangen hatte. Aus der Betrachtung erhaltener alter Städte versuchte man nun Grundsätze abzuleiten, nach denen in Zukunft gebaut werden sollte. Die malerischen Reize alter Stadtviertel dienten dabei zum Vorbilde; an ihnen machten Camillo Sitte und Henrici ihre Studien, die für den modernen Städtebau grundlegend wurden. Dieses ist als ein gesundes und erfolgversprechendes Vorgehen anzuerkennen; denn beide erfahrenen Städtebauer setzten dort wieder ein, wo die Entwicklung des deutschen Stadtplanes durch das Eindringen der Renaissance und des nachfolgenden Barock unterbrochen wurde. Der Geschichtsforscher würde auf dem Wege der Überlegung zu dem gleichen Ziele kommen. An der Hand der geschichtlichen Entwicklung findet er, daß die verschiedenen Erscheinungen im Städtebau auf eine Rassenfrage zurückzuführen sind: Wir können immer zwei Arten des Städtebaues unterscheiden, eine romanische und eine germanische. Aus der ersten, mit starren und regelmäßigen Formen spricht der mathematische und schematische Geist des Römers, aus der anderen der von aller Regelmäßigkeit abgewandte und individuell angelegte Sinn des Deutschen. Um diese interessante Tatsache besser beobachten zu können, wollen wir uns den Stadtplänen selbst zuwenden.*)

Da es für die Betrachtung mittelalterlicher und neuerer Stadtpläne von großem Vorteil sein wird, auch die geschichtliche Entwicklung des Städtebaues im Altertum zu kennen, will ich im folgenden einige flüchtige Skizzen da-

*) Als Quellenschriften wurden für die vorliegende Arbeit folgende benutzt: Joh. Dümichen, Geschichte des alten Ägypten. Berlin 1878. — Gustav Hirschfeld, Zur Typologie griechischer Ansiedelungen im Altertum. Berlin 1884. — Gustav Hirschfeld, Die Entwicklung des Stadtbildes. Berlin 1890. — Heinrich Nissen, Das Templum. Berlin 1869. — Heinrich Nissen, Pompeianische Studien zur Städtekunde des Altertums. Leipzig 1877. — Wachsmuth, Die Stadt Athen. — Königliche Museen zu Berlin: Priene, Ergebnisse der Ausgrabungen und Untersuchungen in den Jahren 1895—98. Berlin 1904. — Dr. Rudolf Eberstadt, Das Wohnungswesen. Jena 1904. — Dr. ing. J. Stübben, Der Städtebau. Stuttgart 1907. — Camillo Sitte, Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Wien 1889. — Karl Henrici, Beiträge zur praktischen Ästhetik im Städtebau. München 1904. — Gurlitt, Der deutsche Städtebau in Wuttke, Die deutschen Städte. 1904. — H. Ermisch, Die Anfänge des sächsischen Städtewesens. — O. Richter, Abriß der geschichtlichen Ortskunde von Dresden. Dresden 1898. — Joh. Fritz, Deutsche Stadtanlagen. Straßburg 1894. — R. Kretzschmar, Zur Entstehung der sächsischen Städte. Breslau 1904. — Dr. Zeitler, Über künstlerischen Städtebau. Kunstgewerbeblatt, Heft 4, Januar 1906. Seemann, Leipzig. — Curt Merckel, Die Ingenieurtechnik im Altertum. Berlin 1899. — Rademacher, Die urbs Merseburg im 10. Jahrhundert. Merseburg 1898. — Dr. Siegfr. Rietschel, Markt und Stadt in ihrem rechtlichen Verhältnis. Leipzig 1897. — Prof. Dr. Kuntze, Die deutschen Städtegründungen oder Römerstädte und deutsche Städte im Mittelalter. Leipzig 1891. — Hertel, Urkundenbuch der Stadt Magdeburg. D. V. — Hierzu mag auch noch auf: Th. Goecke, Rückblicke auf die Deutsche Städtebauaustellung in Dresden, Jahrgang I der Zeitschrift hingewiesen sein. D. S.

von geben. Wir beginnen mit dem Lande der ältesten Kultur, mit Ägypten. Entsprechend der Bedeutung des Flusses lagen die ägyptischen Städte in der Ebene, nahe am Nil. Weil sie fortgesetzt den Überschwemmungen ausgesetzt waren — der Nil stieg in alter Zeit jährlich um eine Höhe von 11—12 m —, mußten sie auf künstliche Sockel gestellt werden. Hierzu wurde ein meist viereckiger Unterbau aus einem Netzwerk von Mauern hergestellt, dessen Zwischenräume mit Boden aufgefüllt waren. Darauf erhoben sich dann die oft bis zu 20 m breiten und ebenso hohen Ringmauern, aus sonnengetrockneten Nilschlammziegeln errichtet und zum Schutze der Krieger mit Brustwehren besetzt. Wo es angängig war, wurden zur weiteren Befestigung um die Stadt Kanäle oder künstliche Wasserbecken angelegt. Wie im Äußern, so war auch im Innern die ganze Stadt planmäßig geschaffen. Durch Abbildungen an Bildwerken und erhaltene Ruinen sind wir sehr genau darüber unterrichtet. So zeigt die Anlage von Kahun geradlinige Straßen, die sich rechtwinkelig schneiden und auf die Tore zulaufen. Das Schloß oder die Burg des Königs erhebt sich auf einem erhöhten, durch Stufen zugänglich gemachten Rechteck; daran stoßend liegen längs der Nordmauer die Wohnungen der Großen, in anderen Vierteln, nach Süden und Osten hatten die Arbeiter ihr Heim. An der Südmauer erblickt man eine großartige Tempelanlage. Wie im heutigen Orient kehrten die Häuser den Straßen nur eine langweilige, wohl weißgetünchte Mauerseite ohne Fenster zu, während im Innern sich um weite Höfe mit Baumpflanzungen und Brunnen die Wohnräume anordneten. Die ganze Anlage der Stadt ist nach den Himmelsrichtungen aufgestellt.

Für uns ist das Beachtenswerte, daß wir hier zum ersten Male künstlich geschaffenen, also nicht gewordenen Städten begegnen, die mit geraden und rechtwinklig sich schneidenden Straßen bebaut sind. Weiter bemerken wir, wie die Bodenbeschaffenheit niemals berücksichtigt wurde. Die ägyptischen Städte lagen fast ausnahmslos in der Nilebene; waren sie von Wasser umgeben, so ist dieses künstlich hineingeleitet, niemals aber wurde eine vorhandene, natürliche Anlage geschickt verwendet. Hieraus scheint sich einmal die schnelle Vergänglichkeit dieser Städte zu erklären — es legte beinahe jeder ägyptische Herrscher eine neue Stadt für sich an — andererseits auch die regelmäßige Anlage.

Ähnlich den ägyptischen waren die Städte des Landes, das nach den neuesten Forschungen die Uranfänge aller menschlichen Kultur in sich birgt, des Landstriches zwischen Euphrat und Tigris. Die beiden mesopotamischen Großstädte, Babylon und Ninive, lagen wieder in der Ebene, aber nicht am Flusse, sondern Babylon schräg vom Euphrat durchschnitten, Ninive mit zwei Ecken an den Tigris angelehnt. Bekannt ist die Beschreibung Babylons durch den griechischen Geschichtsschreiber Herodot, der die Stadt aus eigener Anschauung kannte und in ihr Erkundigungen über den früheren Zustand eingezogen hatte. Er schreibt: „Dieselbige Stadt ist also beschaffen: sie liegt in einer großen Ebene und ist ein Viereck, dessen jegliche Seite 120 Stadien beträgt — das sind 3 geographische Meilen oder 22½ km — das macht im ganzen einen Umkreis von 480 Stadien. Keine Stadt ist aber so prächtig gebaut, so viel wir wissen. Denn erstlich läuft ein Graben umher, der ist breit und tief und voll Wasser, dann eine Mauer, die ist fünfzig königliche Ellen breit und zweihundert Ellen hoch — das sind nach heutigem Maße 105 m — und rings umher in der Mauer waren hundert Tore ganz von Erz. Die Stadt aber besteht aus zwei Teilen, denn mitten durch fließet ein Strom, der da heißet Euphrates. Die Mauer macht nun von beiden Seiten einen Winkel an dem Fluß, und dann kommt eine Mauer von Backsteinen an beiden Ufern des Flusses entlang. Aber die Stadt selber besteht aus lauter Häusern von drei bis vier Stockwerken und ist durchschnitten von geraden Straßen, die längs gehen oder quer durch nach dem Flusse zu. Und am Ende einer jeglichen Straße waren Pforten in der Mauer an dem Flusse, so viel Straßen, so viel Pforten. Auch diese waren von Erz. Die erste Mauer nun ist gleichsam der Stadt-Panzer, innerhalb läuft noch eine zweite umher, die ist nicht viel kleiner als die erste, jedoch etwas schmäler. Und in der Mitte einer jeglichen Hälfte der Stadt stehet ein befestigter Bau, nämlich in der einen die Königsburg, die ist umgeben mit einer großen und starken Mauer, und in der anderen das Heiligtum des Baal mit ehernen Toren. Das war noch zu meiner Zeit zu sehen und ist ein Viereck, jegliche Seite zwei Stadien lang. Und in der Mitte desselbigen Heiligtums war ein Turm gebaut, durch und durch von Stein, ein Stadium lang und breit, und auf diesem Turm stand ein anderer Turm, und auf diesem wieder ein anderer und so acht Türme, immer einer auf dem andern. Auswärts aber um alle die Türme ging eine Wendeltreppe hinauf, und in dem letzten Turm ist ein großer Tempel des Baal."

Nach den neuesten Ausgrabungen und der Beschreibung von Delitzsch hat sich die Schilderung des Herodot nicht so ganz bestätigt, da die Angaben über die Ausdehnung der Stadt und die Höhe der Mauern übertrieben sind. Das eigentliche Babylon hatte in Wirklichkeit etwa den Umfang des heutigen Berlin. Interessanten Aufschluß über die mutmaßliche Anlage der Mauern in mesopotamischen Städten geben die Funde in Tello. Hier wurde eine sitzende Figur ausgegraben, die auf dem Schoße eine Tafel hält, worauf sich die geometrische Darstellung eines Planes mit danebenliegendem Griffel und Maßstab befindet (siehe Abbildung 1). Man sieht deutlich die Anlage breiter Mauern,

PLAN VON TELLO

3100 VOR CHRISTO.

Abb. 1.

von Toren mit vorspringenden Seitenbauten unterbrochen; das Ganze scheint eine Burg oder kleine Stadtanlage zu sein. Die Entstehung der Statue wird auf das Jahr 3100 vor Christo zurückgeführt. Wir hätten also hier vielleicht den ältesten Stadtplan vor uns. (Fortsetzung folgt in Heft 4).

Abb. 3.

Abb. 3. Universitätsplatz.*)

DER BAUREGELUNGSPLAN FÜR DIE ALTSTADT SALZBURG.

Von KARL HOFMANN, Darmstadt und KARL MAYREDER, Wien. (Fortsetzung aus Heft 2 und Schluß).

Gruppe V. Der Umbau des Stiegelbräus, der schon beabsichtigt sein soll, wird in der Weise vorgeschlagen, daß der Neubau unter Zurückrückung in der Gstättengasse, jedoch unter Benutzung eines Teiles des heutigen Platzes, sich vor die rückwärtige Schmalfront des städtischen Museums stellt, während ein öffentlicher Durchgang mitten im neuen Gebäude das Stiegelgäßchen mit dem Platze verbindet. Auf die Wiederanbringung des historischen „Stiegels" in der Gstättengasse dürfte nicht vergessen werden.

Die Grundrißskizze zeigt, wie im Museum die Haupttreppe zweckentsprechend umgelegt werden kann; sie zeigt aber auch, auf welche Art die notwendige Museumserweiterung durch Wiedererwerbung der leider dem „Marianum" verkauften beiden Grundstücke Nr. 8 und Nr. 10 in der Griesgasse durchgeführt werden könnte. Der neue Museumsflügel wäre mit dem alten Museum durch einen Bogengang zu verbinden, vor dem eine Terrasse für das Stiegelbräu, und hinter dem der Museumsgarten zu liegen käme. Hier könnte im Sinne der Grundrißskizze eine so malerische Gebäudegruppe und ein so schönes Platzbild geschaffen werden, daß ein Austausch zwischen Gemeinde und Marianum wärmstens empfohlen werden kann.

Gruppe VI. Zu den schwebenden Stadtregelungsfragen gehört auch die Verwertung des Imhofgebäudes zwischen dem Mozartplatz und der alten, noch mit einem Turme versehenen Stadtmauer. Wohl hat sich die Gemeinde fast schon verpflichtet, diesen Bauplatz, den sie billig in Händen hat, der Stiftung „Mozarteum" zur Errichtung eines Konzert- und Musikschulgebäudes käuflich zu überlassen, wofür der Platz gewiß recht gut geeignet ist. Die Unterzeichneten sind aber der Überzeugung, daß die Gemeinde Salzburg bei der heutigen Entwicklung der Stadt, besonders nach Vollziehung von Vororts-Eingemeindungen, mit ihrem alten Rathause bald nicht mehr auslangen wird. Der Umbau des alten Rathauses unter Einbeziehung der benachbarten Gebäude bis zur Klampferergasse würde wegen des hohen Wertes der einzubeziehenden Häuser ganz bedeutende Kosten verursachen und zum Ergebnis ein nicht sehr großes und nicht erweiterungsfähiges Rathaus haben, das, eingekeilt zwischen Verkehrstraßen, nicht

*) Die Abb. 1, 3, 4, 5, 6, 8 nach photographischen Aufnahmen der Firma Würthle & Sohn in Wien.

Abb. 4.

Abb. 4. Universitätsplatz mit Collegienkirche.

jene vornehme Stellung hätte, wie man sie heute von dem Verwaltungsgebäude eines so großen Gemeinwesens fordert.

Die Baustelle am Mozartplatze aber dürfte selbst unter Einbeziehung des Nachbargrundstückes (Nr. 4) billiger zu stehen kommen als der Ankauf der Häuser neben dem alten Rathause; hier, am Mozartplatze, könnte ein neues Rathaus errichtet werden, das sich allmählich zu einem großen Bau erweitern ließe, und das eine vornehme Front gegen den geräumigen Platz, der Landesregierung gegenüber, erhöbe, während die andere Hauptfront gegen die Salzach sähe. Einen schöneren, so nahe und vornehm gelegenen Bauplatz kann die Gemeinde niemals mehr finden, wenn sie je in die Lage kommt (und sie wird in diese Lage kommen), ein neues, großes Rathaus zu errichten. Die Unterzeichneten glauben daher, der Gemeinde Salzburg empfehlen zu sollen, daß sie sich diese schönste Baustelle, die ihr in der Altstadt zur Verfügung steht, für ihre eigenen Zwecke vorbehalte, hingegen der Mozarteumstiftung bei der Erwerbung einer anderen, zur Errichtung eines Mozarthauses geeigneten Baustelle behilflich sei.

Die in den Stadtplan eingezeichnete Grundrißskizze für ein neues Rathaus geht von der Annahme der Einbeziehung des Nachbargrundstückes (Nr. 4) aus und zeigt einen großen Arkadenhof mit Oberlichte und großer Haupttreppe, hinter dieser die Bureautreppen. Ein zweiter Hof wird von einer Durchfahrt durchschnitten, die auch einen wertvollen Durchgang für Fußgeher abgäbe und gegen den Rudolfskai in passender Weise durch den Wiederaufbau des „Linzer Tores“ abgeschlossen werden könnte. Hier fände dieses schöne Bauwerk (siehe Abb. 7) wieder als eine Art Stadttor Verwendung und käme durch die Lage am Flusse und durch das Zurücktreten der anschließenden Häuser zu bester Wirkung. Seine Verbindung mit dem neuen Rathause würde überdies andeuten, daß sich die jetzige Gemeindeverwaltung nach Kräften bemühte, den Frevel zu sühnen, der an diesem durch bürgerlichen Kunstsinn geschaffenen Denkmal verübt wurde. (Ähnlich gerechtfertigt wäre auch der Wiederaufbau des Linzer Tores nächst dem städtischen Museum am Franz Josefs-Kai, wo es an Stelle des Häuschens Nr. 19 den Eingang zum Stiegelgäßchen bilden könnte. Dort würde aber das Tor viel weiter vom Flußufer abgerückt stehen und sein Anblick von der anderen Uferseite aus durch die hohen Baumbestände beeinträchtigt sein.)

Am anderen Ende der Uferfront des neuen Rathauses wäre als ein zweites Wahrzeichen der Stadt der alte Festungsturm dauernd zu erhalten und als Rathausturm derart auszubauen, daß der neue Turmaufbau eine wesentlich geringere Breite erhielte und dadurch auf dem bestehenden Turm einen offenen Rundgang freiließe. An der Front gegen den Mozartplatz wäre ein einseitiges, weit vorspringendes Risalit mit dem Haupteingange anzuordnen, um die wenig interessante Platzform etwas zu beleben.

Gruppe VII. Eine zwanglose Führung der Straßenbahn vom Ludwig-Victor-Platz über den Residenz- und Mozartplatz zum Nonntal erfordert eine Verbreiterung der

Abb. 5.

Abb. 5. Neutor, Innenseite.

Pfeiffergasse (wie im Plane angedeutet, nur auf einer Straßenseite) und deren Verbindung mit der Basteigasse. Durch diese Straßenbesserung kann die Staatsgewerbeschule jene Erweiterung finden, wie sie durch die Grundrißskizze im Plane angedeutet erscheint.

Gruppe VIII. Der alte Stadtteil, der von der Pfeiffer- und Kaigasse begrenzt wird, bedarf zu seiner Erschließung einiger energischer Eingriffe, die unbedenklich vorgenommen werden können, da dieses Gebiet mit Ausnahme des Einganges zum Landhause keine interessanten Baulichkeiten enthält. Die Erschließung kann am einfachsten auf die Weise erfolgen, daß mittels Durchbrüchen die Kapitel- und die Landhausgasse so weit fortgesetzt werden, bis sie sich im letzten Teile der Pfeiffergasse beim Cajetanerkloster treffen; und daß die Kai- und Krotachgasse in der angegebenen Weise erbreitert werden. Dadurch wird das Grundstück des Landhauses für dessen notwendigen Umbau abgerundet und freigelegt, und entsteht an der verbreiterten Kaigasse zwischen Krotach- und Pfeiffergasse ein Baublock, der zur Errichtung des Mozarthauses besonders geeignet wäre.

Die Unterzeichneten nahmen Einsicht in die Grundrißskizze, die für das Mozarthaus, falls es an den Mozartplatz käme, in Aussicht genommen ist, und paßten sie der Baustelle an der Kaistraße an. Hierbei zeigte sich, daß diese letztere Baustelle durch größere Ausdehnung und Regelmäßigkeit für die Errichtung eines Mozarthauses besser geeignet wäre als jene am Mozartplatze. Da das Gebäude,

Abb. 6.

Abb. 6. Neutor, Außenseite.

Abb. 7.

Abb. 7. Linzer Tor.

wie im Plane angedeutet, mit einer Front gegen die platzartig erbreiterte Kaigasse, mit einer anderen Front gegen die dortige Parkanlage zu stehen käme, so entspräche diese Baustelle, die auch nahe dem Stadtmittelpunkte liegt, wohl nach jeder Richtung dem gedachten Zwecke. (Sollten trotzdem Bedenken gegen sie erhoben werden, so könnten als weitere, zur Errichtung eines Mozarthauses geeignete Baustellen empfohlen werden: die Domherrenhäuser am Mozartplatze und der Priesterhausgarten an der Paris-Lodron-Gasse.)

Die Gutachter können von diesem Stadtteile nicht sprechen, ohne ihrem lebhaften Bedauern darüber Ausdruck zu geben, daß das im Bau befindliche, besonders hohe und weitläufige Justizgebäude mit seinen Gefängnissen am Fuße des Nonnberges, am Platze gegenüber der Karolinenbrücke Aufstellung findet, wodurch eines der lieblichsten Stadtbilder, der Anblick des reizvoll umrissenen Nonnberges mit seiner schönen Kirche (von Platz und Brücke aus gesehen) für immer vernichtet wird (siehe Abb. 8 u. 9). Der unbefangene Besucher Salzburgs versteht diese Aufstellung um so weniger, als sich unmittelbar daneben jungfräulicher Baugrund in unbeschränkter Ausdehnung befindet, und er begreift nicht, daß die zuständigen Kurien — Staat und Gemeinde — nicht den Weg zu einer Verständigung finden konnten, um ein solches Bauunglück rechtzeitig zu verhindern.

Gruppe IX. Die engsten und finstersten Gäßchen in der linkseitigen Altstadt sind: die Döllerer-, Brod- und

Abb. 8.

Abb. 8. Nonnberg (frühere Ansicht).

Goldgasse. Die Planskizze der Verfasser zeigt, wie unter Vermeidung häßlicher Übergangszustände durch den Umbau einiger ganz weniger Gebäude die engsten Stellen gelegentlich verbreitert werden können.

Gruppe X. Zu den schwebenden Regelungsfragen gehört auch die Frage der Bodenregelung und der Ausschmückung des Residenzplatzes mit Bäumen. Der Residenzplatz senkt sich gegen jenen Punkt in seiner Mitte, wo der wundervoll aufgebaute Hofbrunnen steht. Es soll bereits angeregt worden sein, dieses Gefälle durch Anschüttung möglichst zu beheben, so daß dann die vertiefte Pflasterfläche, auf der der Brunnen steht, ringsum mit ein paar Stufen zu versehen wäre, die diese Fläche mit dem erhöhten Platzfläche vermitteln würden. Die Unterzeichneten müssen von diesem Vorhaben dringend abraten; denn durch jede Art Anschüttung würde der Brunnen wie versunken erscheinen, während gerade die vorhandene Platzvertiefung zur Raumwirkung des Platzes und zur Steigerung der künstlerischen Wirkung des Brunnens ganz erheblich beiträgt.

Die Anlage dieses Platzes ist so außerordentlich schön, daß es niemand gibt, der sie zu verbessern vermöchte. Auch Baumreihen würden das Platzbild gewiß nur beeinträchtigen. Will man sich hier durchaus betätigen, dann beschränke man sich darauf, das den Brunnen ringförmig umgebende Pflaster durch Herstellung eines einfachen Mosaikpflasters aus großen Steinen sorgfältig zu erneuern, und in die einspringende Ecke des Domes eine Baumgruppe zu pflanzen (siehe die Planskizze), wie deren zwei die Front des Gebäudes der Landesregierung schmücken.

B. Am rechten Salzachufer.

Gruppe XI. Zu den größten Verkehrshindernissen Salzburgs gehört wohl die (nur 4 m im Lichten messende) Verbindung des „Platzl“ mit der Linzer und Dreifaltigkeitsgasse und die Schmalheit dieser beiden Hauptstraßen, besonders an ihrem Beginne. Zur Behebung dieser Schwierigkeit müssen mehrere Umbauten und Zurückrückungen vorgenommen werden, wenngleich auch hier ein so radikales Vorgehen, wie es die amtliche Studie zeigt, durchaus nicht notwendig ist. Die viel maßvolleren Vorschläge, die das Haus rechts am „Platzl“ (Nr. 5) und die Häuser links am Beginne der Linzergasse (Nr. 1 bis einschließlich 9) derzeit unberührt lassen, genügen um so eher, als durch die vorgeschlagenen Auskolkungen der Eckhäuser am Platzl (bei Nr. 2 und zwischen Nr. 3 und 4) der Fußgeherverkehr an diesen gefährdetsten Stellen erwünschte Ruhepunkte erhält. In der Dreifaltigkeitsgasse müssen nur die Häuser Nr. 3, 5, 6, 7 und 8 sowie das Eckhaus Nr. 4 des Königsgäßchens zum Umbau gelangen, womit auch der Umbau des dortigen Schwibbogens zwecks seiner Erweiterung zu verbinden ist.

Gruppe XII. Von einer Verbreiterung der Linzer Gasse in ihrer ganzen Ausdehnung ist aus denselben Grün-

Abb. 9.

Abb. 9. Nonnberg (jetzige Ansicht).

den wie von jener der Getreidegasse abzusehen. Die Unterzeichneten beantragen vielmehr, außer der oben erwähnten Verbreiterung am Straßenbeginne (längs der Häuser Nr. 2, 4, 6 und 8) nur die Häuser Nr. 11, 13 und 15 zwischen Priesterhaus- und Berggasse zum Umbau zu bringen und energisch zurückzurücken, um eine wirksame Ausweiche für den Verkehr zu schaffen.

Senkrecht zur Linzer Gasse neue Querverbindungen zu eröffnen, halten die Gutachter für unnötig. Für die Fußgeher sorgt in dieser Richtung der Durchgang zwischen Sebastiankirche und Loretokapelle, und für den Wagenverkehr die Wolf-Dietrich-Straße und die (geregelte) Dreifaltigkeitsgasse.

Gruppe XIII. Da es wünschenswert sein dürfte, das große Gebiet zwischen Paris-Lodron-Straße und Dreifaltigkeitsgasse der Bebauung zu erschließen, die Durchquerung des Loretoklostergartens derzeit aber ausgeschlossen erscheint, beantragen die Gefertigten die Anlage einer Straße längs der Mauer des Loretogartens. Diese Straße, die in angedeuteter Weise die Paris-Lodron-Straße mit der Berggasse verbinden würde, braucht nur 7,5 Meter breit angelegt zu werden, da es genügt, wenn eine Vergrößerung dieser Breite (auf 12 Meter oder mehr) erst gelegentlich der Verbauung des Gartens durchgeführt wird.

Gruppe XIV. Am Makartplatze ist das alte „Leihhaus“ selbstverständlich abzutragen, um den Anblick auf die schöne Dreifaltigkeitskirche freizugeben. Auf der gewonnenen Platzfläche wäre ein Denkmal (etwa das geplante Denkmal Schillers) unter Ausnützung der hierfür günstigen Niveauverschiedenheiten anzulegen, also das Denkmal mit Terrassen (die, ähnlich wie im Mirabellgarten, mit vasengeschmückten Brüstungen abgeschlossen werden könnten) und mit einer Brunnenanlage zu verbinden (siehe die Planskizze). Vor dieser Denkmal- und Brunnengruppe wären zwei Baumreihen als breite Allee anzuordnen.*)

Der Wagenverkehr vom Makartplatze zur Schwarzstraße wäre durch den Umbau des alten, gegenüber der Theaterrampe stehenden Gebäudes in der angegebenen Weise zu verbessern, so daß das Theatergäßchen in eine offene Passage (nur für Fußgeher) umgewandelt und mit einem schmalen Schwibbogen abgeschlossen würde.

Gruppe XV. Die Staatsbrücke, die ein lichtes Breitenmaß von nicht ganz 11 Metern aufweist, wird, sobald man die elektrische Straßenbahn über sie führen will, nicht mehr ausreichen. Ihre Verbreiterung kann leicht dadurch bewerkstelligt werden, daß man außerhalb der großen Längsgitterträger neue Bürgersteige auf Konsolträgern herstellt. Hierbei würde es sich zur Verbesserung der Erscheinung empfehlen, die eisernen Gitterkonstruktionen, soweit sie als Brüstungen sichtbar bleiben, durch Holzverschalungen zu verdecken. Bei dieser Gelegenheit wäre auch der unzulängliche Anfang des Giselakais dadurch zu verbreitern, daß die an die Brücke anschließende Böschung durch eine Futtermauer ersetzt wird.

Zum Schlusse erlauben sich die Unterzeichneten zu beantragen, die geehrte Gemeindeverwaltung Salzburg wolle nur für die vorstehend erwähnten, notwendigen Veränderungen Baulinien bestimmen und der Genehmigung zuführen, für alle übrigen Gebiete der

*) In der Zwischenzeit wurde das „Leihhaus“ abgetragen, wodurch die schöne Dreifaltigkeitskirche, deren Pläne wahrscheinlich von Fischer von Erlach stammen, nunmehr prächtig zur Geltung kommt. (Siehe Abb. 9.) Auch schrieb die Gemeinde einen engeren Wettbewerb für die Ausschmückung des Makartplatzes aus, wird aber hoffentlich den an erster Stelle preisgekrönten Entwurf, der eine kleinliche Gartenanlage vor der Kirche annimmt, nicht zur Ausführung bringen.

Altstadt aber von einer allgemeinen Baulinienbestimmung absehen. Die in den Planskizzen angedeuteten Straßenregelungen, die größtenteils mit besonderen Bauaufgaben zusammenhängen, wären nach Maßgabe ihrer Dringlichkeit derart durchzuführen, daß jede Gruppe für sich als geschlossenes Ganzes einheitlich zur Ausführung käme.

Für alle jene Gebiete der Altstadt, für welche die Verfasser keine Vorschläge erbrachten, wären die Baulinien nur von Fall zu Fall, nur auf Ansuchen von Baubewerbern, unter Beibehaltung der heutigen Straßen- und Platzwandungen zu bestimmen. Nur dann, wenn der Umbau ganzer Häusergruppen zu einem bestimmten Zwecke von den Bauwerbern gesichert erscheint, wären weitere neue, diesem Zwecke angepaßte Baulinien aufzustellen.

Die in den Plänen eingezeichneten Anträge der Verfasser sind selbstverständlich nur Skizzen, die amtlich erst ausgearbeitet werden müssen. Insbesondere bedeuten die Grundrißskizzen nichts Feststehendes; sie waren aber den Verfassern notwendig als Ausgangspunkte für ihre Arbeit und sollen Anregungen bieten für eine weitere bauliche Tätigkeit. So sehr sich die Verfasser in ihrer Bewunderung für das einzigschöne Stadtbild Salzburgs bemühten, ihre Anträge auf ein geringstes Maß zu beschränken — je weniger man in dieser Stadt verändert, desto besser — bieten diese Anträge doch ein Arbeitsprogramm für Jahrzehnte. Allerdings, will man die Absicht dieser Anträge ganz erreichen, will man die dringlichst notwendigen Straßenbesserungen mit großen Bauaufgaben verbinden, deren Lösung die Wirkung des schönen Stadtbildes nicht beeinträchtigt, sondern erhöht, dann müssen zu dieser Lösung unbedingt auch bedeutende Kräfte, am besten auf dem Wege des öffentlichen Wettbewerbes, herangezogen werden.

Die Verfasser hoffen, mit diesen Vorschlägen sowohl in wirtschaftlicher wie in künstlerischer Hinsicht allen billigen Anforderungen entsprochen, namentlich aber auch den berechtigten Anforderungen der Denkmalpflege im Städtebau Genüge geleistet zu haben."

Dieses Gutachten und der zugehörige Plan wurden durch einen Sonderausschuß des Salzburger Gemeinderates einer fast zweijährigen Beratung unterzogen, bis endlich der hier mitgeteilte Plan in der Gemeinderatssitzung vom 8. Juli 1907 fast unverändert zur Annahme gelangte. Damit ist der erste Schritt zu seiner Verwirklichung getan, und es ist zu hoffen, daß auch der „Baurat", d. i. die aus Vertretern der Regierung, des Landes und der Stadt zusammengesetzte salzburgische Bauoberbehörde, der die Genehmigung obliegt, dem Plane seine Zustimmung erteilen wird.

Abb. 10.

Abb. 10. Makartplatz mit Dreifaltigkeitskirche.

ZUR ÄNDERUNG EINES BEBAUUNGSPLANTEILES DER FLUR EINSIEDEL BEI CHEMNITZ.

Von Dr. Ing. PAUL KLOPFER, Holzminden.

Vorbemerkung des Herausgebers: Gelegentlich der von der Gemeinde Einsiedel unter den Mitgliedern der Bauhütte zu Chemnitz ausgeschriebenen Wettbewerbes zur Erlangung zweckmäßiger und künstlerischer Fassadenentwürfe reichte der Verfasser außer Wettbewerb einen Entwurf mit dem Vorschlage zur Änderung des von dem Preisausschreiben betroffenen Bebauungsplanteiles ein, um zu beweisen, daß ein malerischer Aufbau erst dann möglich sei, wenn ihm ein entsprechend malerisch gedachter Grundplan untergelegt würde. Es ist ein, auch vom Preisgerichte nach Beendigung seiner Beurteilungsarbeit ausdrücklich hervorgehobenes und von der Gemeinde durch einen Ehrenpreis dankbar anerkanntes Verdienst auf diesen — eigentlich so selbstverständlichen und doch so selten gewürdigten Zusammenhang zwischen dem Grundriß der Stadt und dem Aufbau der Straßen- und Platzwandungen in einem praktischen Falle nachdrücklichst hingewiesen zu haben. In der Tat — was können die sich häufenden Wettbewerbe um Fassadenentwürfe viel anders liefern, als Potemkinsche Dörfer?! Der Räume gestaltende Architekt wird damit zum bloßen Kulissenmaler herabgedrückt. Wie soll dabei der Städtebau gedeihen?! Möge das Vorgehen des Verfassers und seine nachträgliche Anerkennung vorbildlich für die Zukunft wirken!

Es ist ein Zeichen der erwachenden Selbständigkeit in der Tätigkeit des Architekten, ein Hinweis auf das Entstehen eines Stilgefühls in unserer Zeit, daß der Architekt nicht bloß damit seine Aufgabe erfüllt sieht, wenn er ein Haus in seinen zur Ausführung notwendigen Rissen entwerfen kann, sondern, daß er nur dann von einer Vollständigkeit der architektonischen Aufgabe sprechen will, wenn er weiß, wo (d. h. in welcher Umgebung, in welchem „Raume") eigentlich das zu erbauende Haus stehen soll.

Es ist, als wenn jenes Machtgefühl im Baumeister wieder groß würde, welches die Großen und Reichen zur Barockzeit in Italien und Frankreich in der Seele des Architekten wachgerufen hatten, da sie ihm ganze Plätze und Ortsteile zur Bebauung anvertrauten (Karlsruhe, Cassel, Karlshafen, Mannheim u. a. m.)

Der Städteerbauer will nicht nur an die Straße bauen, sondern er will die Straße selbst mit bauen.

Und wenn es auch nur 4 Straßen und ein Platz wären — jeder Architekt wird sich eifrig der dankbaren Aufgabe widmen, aus dem Gegebenen eben doch ein Ganzes zu schaffen —.

Im vorliegenden Falle nun fand der Verfasser einen fertigen Lageplan vor. Nach einem Vergleiche aber mit den Wettbewerbsbedingungen fiel ihm zwischen jenen und diesen folgender Gegensatz auf: Die Bebauungsbedingungen geben dem Architekten freie Hand, soweit das ausgezeichnet bearbeitete Sächsische Baugesetz das zulassen darf. Der Lageplan hingegen widerspricht in seiner Gestaltung den modernen Bauanforderungen, wenn nicht in wirtschaftlicher, so doch in ästhetischer Hinsicht.

Es dürfte zu seiner Beurteilung Gurlitts Büchlein „Über Baukunst" genug unterrichten, um in der Richtung und Lage der Straße 2, in der Unterbrechung der Straße 1 durch den unmotivierten Viereckplatz, sowie in den Kreuzungen der Straßen 2 und 3, 2 und 1 Schwächen zu entdecken, an denen die in den letzten Jahrzehnten geschaffenen Stadtteile fast ganz Deutschlands kranken.

Auch die Bebauungsvorschriften mit Bauwich dürften nicht dazu beitragen, das Bild einer Straße als solche deutlich zu machen, ganz abgesehen davon, daß der Nutzen schmaler Vorgärten sehr zweifelhaft ist.

Diese und andre Betrachtungen mehr haben schließlich den Verfasser veranlaßt, im Sinne der auf Tafel 20 stark ausgezogenen Linien einen Änderungsvorschlag zu machen, der dann auf Tafel 21 im Schaubilde dargestellt worden ist, und der noch folgende schriftliche Erläuterungen benötigt:

Die Straße 2, die von S.O. nach N.W. geht, ist nach Süd konkav, nach Nord konvex gekrümmt. Nur so vermag das Auge eines von Straße 1 nach Straße 2 Einbiegenden einen Genuß zu haben: es sieht die durch ein etwa 30 m langes Gartenstück in ihrer Mitte unterbrochene nördliche Platzwand, die im Sommer dem Wege einen gleichfalls geschlossenen Schatten gibt, auf das Endziel: den vierstöckigen Giebelhausbau hinweisen.

Die Hausblöcke sind vierfach (4 Häuser aneinander) und ohne Vorgarten gedacht, was beides allerdings wieder nicht programmgemäß ist. Sie erhielten aber deshalb keinen Vorgarten, weil dadurch der Garten hinterm Haus, der nach Süden offen liegt, größer werden kann, während doch in einem Vorgarten nach Nord (vor dem Haus) wenig gedeihen dürfte. Jedes der Häuser mag 10 bis 12 m lang sein. Aneinander gereiht, geben sie eine dankbar zu empfindende große Schattenmasse. Sie mögen vornehmlich Kaufleuten und Kleinindustriellen zum Wohnen gegeben sein. Für jene bietet der Mühlgraben gewerbliche Vorteile, für den Kaufmann ist die Lage dicht an der Straße (wegen des Ladens) berechtigt.

Im Gegensatz zur Südseite der Straße steht die Nordseite. Um den Gärten die Südsonne reichlich zu lassen, sind die Häuser nach der Nordwand zu gerückt, mit einem kleinen Hof dahinter. Die Häuschen liegen so tief im Grün, und ein oft durch höhere Mauern unterbrochener Holzzaun schließt sie wie Idyllen ein. Die ganze Straße 2 mit ihrer Krümmung und dem hohen Ziel des Giebelhauses wirkt nun nicht mehr als Sackgasse (was sie nach dem gegebenen Lageplan tat), sondern sie bietet Ansicht, und der darin Gehende sieht schon am S.O.-Anfang die Krümmung: d. h. den Ausweg nach N.W. zu. Dort liegt ein kleiner Platz mit einem Brunnen. Der erlaubt zunächst seiner Umgebung die vierstöckige Bebauung. Es ist aber keiner von den Plätzen, die man überschreiten muß, um weiter zu kommen, sondern er zieht sich gleichsam in eine „Häusernische" zurück: man geht bei ihm vorbei — und sieht doch wieder nicht in die leere Straßenflucht, sondern hat vor sich ein neues Ziel in dem breit-

vorgelagerten Haus an der Westecke des Platzes, das in seiner Mitte einen Laden (Apotheke?) umfängt. Durch die wechselweise Verschiebung der Straßen ist dem Auge immer ein Ziel geschaffen.

Der größere Platz, auf den wir nun kommen, ist zwar nicht mehr so groß wie der ehemals angegebene, dafür aber: ungestört, weil die Straßen nämlich an ihm vorbei, und nicht um ihn herum führen. So erst erfüllt er seinen Zweck richtig. Dabei hat die Straße 1 von ihrem südlichen Anfang wie in dem nordnordöstlich am Platz gelagerten Bau (ebenfalls mit Ladeneinbau) wiederum ein Ziel: sie läuft damit nicht ins Endlose. Auch auf dem bebauten „Inselgrundstück" sind die Häuser so gesetzt, daß sie dem Beschauer wechselweise Ansichten geben, so daß das Auge nie ganz vom Platze aus nach Straße 2 quer durchs Grundstück blicken kann (auch windzugsicher!)

Ein größerer Restaurationsbau an der Einmündung von Straße 1 auf den Bebauungsplan gibt dem Ganzen eine monumentale Note, die in den Putzfassaden am Platze beibehalten werden kann, die aber in den Straßen schwinden mag, wo Fachwerk und kleineres Baumaterial zur Geltung kommen darf.

Die wirtschaftliche Ausnutzung des Flurteiles schließlich dürfte nicht nur hinsichtlich der (rot eingezeichneten) Verschiebungen zu Straßen, sondern auch inbezug auf die des öftern gegebene 4stöckige Bebauungsgelegenheit — wie auch auf die Aneinanderreihung von 4 Häusern zu einem Baublock (in Straße 2) eine größere sein, als im vorliegenden Lageplan zuerst gedacht war.

URTEIL DES PREISGERICHTS ÜBER DIE ENTWÜRFE FÜR DIE AUSGESTALTUNG DES MÜNSTERPLATZES IN ULM.*)

I. Preis dem Entwurfe mit dem Kennworte: „Einer soll Herr sein!" Verfasser: Theodor Fauser, Reg-Bauführer in Stuttgart, und R. Woernle, Reg.-Bauführer in Stuttgart, zurzeit in Saaleck b. Kösen. Siehe Tafel 22.**)

In der Südwestecke des Münsterplatzes ist eine Baugruppe gedacht, — (über deren Verwendung im öffentlichen Gebrauch vorläufig noch gar nicht entschieden werden muß) —, die in den leicht gekrümmten Linien des Grundplans sich vollkommen den ungezwungenen, weichen Zügen der alten Baufluchten anpaßt und der Größe nach sich in wünschenswertester Weise dem Bild einfügt. Die Trambahn ist zweckentsprechend an die westliche Platzwand verlegt, wodurch hier der Verkehr zusammengefaßt und der eigentliche Münsterplatz als ruhiger Vorraum des Gotteshauses erst gewonnen wird. Die genannte Baugruppe ist noch einmal schräg in der Richtung zum südlichen Münsterplatze mit einem Durchgange zweckentsprechend durchquert. Der Aufbau hält sich in vortrefflich gewählten Massen, die so umrissen sind, daß von der Hirschstraße her der Münsterturm in einer sattelförmigen Einsenkung der Baugruppe als prächtiges Bild erscheinen wird. Der nördliche Münsterplatz ist auch sehr gut gestaltet. Dadurch, daß der Werkplatz mit der Bauhütte an die nordwestliche Ecke des Münsters verlegt ist, gewinnt der Verfasser in der Mitte des Baues einen tatsächlich platzmäßig wirkenden Raum in Gestalt einer Terrasse, auf den die beiden Portale praktisch ausmünden. An der Ostseite beschränkt sich der Verfasser auf das Allernotwendigste, um ungefähr die frühere intime Wirkung wiederherzustellen. Der südliche Platz ist lediglich mit einem bescheidenen Abschluß vom großen Münsterplatz getrennt.

Das Hauptverdienst des Entwurfs besteht in der klugen Beschränkung auf die notwendigsten baulichen Umänderungen, die man für das Münster zur Einrahmung und Maßstab-Festsetzung verlangen muß.

II. Preis dem Entwurfe mit dem Kennworte: „O jerum jerum jerum! O quae mutatio rerum!" Siehe Tafel 23. Verfasser: Dr. Vetterlein, Professor in Darmstadt.

Eine künstlerisch sehr hochstehende Arbeit! Es überrascht, daß der Verfasser, der in der Anordnung der neuen Baugruppe auf dem Münsterplatze so viele feinfühlige Gedanken niedergelegt hat, nicht den notwendigen Schritt weitergegangen ist, die Verkehrstraße mit der Trambahn aus der Mitte des Platzes zu nehmen. Ob es richtig ist, gegenüber dem Westportale die Baugruppe vorzuschieben, statt zurückzuziehen, scheint zweifelhaft. Das westliche Nordportal sollte besser zugänglich gemacht werden.

III. Preis dem Entwurfe mit dem Kennworte: „Simson". Siehe Tafel 24. Verfasser: Felix Schuster, Regierungsbaumeister, Stuttgart.

Vor dem Hauptportale des Münsters einen regelmäßigen, vom Wagenverkehr abgeschiedenen Tiefenplatz zu schaffen, ist an sich ein beachtenswerter Gedanke. Diese Regelmäßigkeit tritt freilich in einen gewissen Gegensatz zur Unregelmäßigkeit des vorhandenen Münsterplatzes. Der Gegensatz kann aber durch Umsäumung des Vorhofes in weniger geometrisch gebundenen Linien vermieden werden.

Die Bebauung der südwestlichen Ecke ist in der Gesamtanordnung zu loben, mit Ausnahme des etwas willkürlich eingelegten Rektorwohnhauses; auch wird es sich nicht empfehlen, an dieser verkehrsreichen Stelle gerade ein Schulhaus zu erbauen. Die Bebauung an der Nordseite des Münsterplatzes leidet an dem Mangel genügender Klarheit und Einfachheit; besonders der hinter den Arkaden anschließende Baublock scheint zu viel gegliedert und die Bebauung des Werkplatzes zu wenig zusammengeschlossen. (Schluß folgt in Heft 4.)

*) Als Anhang zur Abhandlung des Professor C. Hocheder in Heft 2 des Jahrgangs mit den Tafeln 22 bis 24; die angekauften Entwürfe folgen in Heft 4.

**) Bei dieser Gelegenheit sei der Druckfehler berichtigt, der in der Abhandlung von C. Hocheder (siehe Heft 2, Seite 18, Spalte links, Zeile 25 und 26 von unten) aus Theodor Fauser und Richard Woernle Th. Faustner und R. Wörle gemacht hat.

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Besprochen von Prof. RUD. EBERSTADT, Berlin.

Heinrich Erman, ordentlicher Professor an der Universität Münster in W., ERBBAURECHT UND KLEINWOHNUNGSBAU, Münster in W. (E. Obertüschen) 1907.

ERGEBNISSE DER WOHNUNGS-AUFNAHME IN WESTFÄLISCHEN STÄDTEN vom 1. Dezember 1905, herausgegeben vom westfälischen Verein zur Förderung des Kleinwohnungswesens, Münster in W. 1907.

Der Techniker wie der Verwaltungsbeamte, der sich bei Stadterweiterungsaufgaben häufig mit dem Erbbaurecht zu befassen hat, wird in der Ermanschen Schrift einen zuverlässigen Führer und eine genaue Aufklärung über alle strittigen Fragen des Erbbaurechts finden. Erman erklärt in dem Vorwort, daß er sich dem Programm der Bodenreformer zuzählt. Fast gewinnt es den Anschein, als ob sich Erman gerade deshalb die vorsichtigste Prüfung, die Zurückhaltung des eigenen Urteils, die Betonung der Zweifel zur besonderen Pflicht gemacht habe. Daß diese Behandlungsweise dem Buch zum Vorteil gereicht, bedarf nicht der Hervorhebung.

Erman beginnt mit dem Ausspruch, daß für das Kleinwohnungswesen drei Dinge erforderlich seien: Geld, Gemeinnützigkeit und geeignete Rechtsformen. Während ich diesem Ausspruch inhaltlich durchaus zustimme, möchte ich doch, gemäß der von mir vertretenen Auffassung, die Reihenfolge umkehren und die Bedeutung der Rechtsformen an die erste Stelle rücken. Die Erkenntnis, daß die Einrichtungen des Rechts und der Verwaltung grundlegend sind für die Gestaltung des Wohnungswesens und des Städtebaus, daß ihnen für die Preisbildung der Bodenwerte und die Beschaffung von Geld und Kredit die größte Bedeutung zukommt, darf in Fachkreisen jetzt als gesichert gelten.*) Zu dem Kreise dieser Einrichtungen zählt auch das Erbbaurecht, dessen zweckmäßige Ausgestaltung ohne Zweifel im Interesse des Kleinwohnungsbaus liegt. Erman gibt eine genaue Übersicht der geschichtlichen Entwicklung und der praktischen Anwendung des Erbbaurechts. Für den Praktiker am wertvollsten dürften diejenigen Teile der Ermanschen Schrift sein, die sich mit der Frage der hypothekarischen Beleihung befassen.

Das Erbbaurecht muß ein eigenes Grundbuchblatt erhalten, wenn es belastet werden soll; die Eintragung sollte nur mit dem ersten Range erfolgen und ohne auflösende Bedingung. Die Beschränkung auf eine bestimmte — jedoch nicht zu kurz befristete — Zeitdauer ist dagegen als zulässig anzusehen (Seite 12). Solange das Erbbaurecht nur auf Grundstücken öffentlicher Körperschaften und mit Gewährung eigener Darlehen der grundbesitzenden Körperschaft (Staat, Gemeinde) angewandt wird, begegnet die Beleihung keinen wesentlichen Schwierigkeiten. Anders, wenn Darlehnsgeber und Grundbesitzer verschiedene Rechtspersönlichkeiten sind; es entsteht alsdann die Frage, inwieweit die Erbbauhypothek als mündelsicher anzusehen ist. Erman kommt hier zu dem Schluß, dem man nach der Lage der heutigen Gesetzgebung durchaus wird zustimmen können: „Solange der Erbbau in Deutschland noch unverkäuflich ist, ist er unbeleihbar für Verwalter rein privatwirtschaftlicher Vermögen, dagegen beleihbar im Rahmen der Versichertenfürsorge seitens der Landesversicherungsanstalten, soweit pflichtmäßige Prüfung die Hypothek als gemäß B. G.-B. § 1807 „sicher“ zeigt; also: ohne Verfallsgefahr und mit durchaus gesicherter Amortisation“ (Seite 40). Um der praktischen Anwendung des Erbbaurechts in weiteren Kreisen die Wege zu ebnen, verlangt Erman eine reichsgesetzliche Regelung der Einrichtungen des Erbbaurechts, mit der guten Begründung, daß der Gesetzgeber, als er die bekannten §§ 1012 bis 1017 in das B. G.-B. aufnahm, die praktische Bedeutung und Entwicklung des Erbbaurechts nicht habe voraussehen können; es liegt der Gesetzgebung deshalb die Pflicht ob, die noch fehlenden Bestimmungen über die volle Verkehrsfähigkeit des Erbbaurechts hinzuzufügen.

*) Vergleiche C. J. Fuchs in Conrads Jahrbüchern. 3. Folge. Band XXXII (1907), Seite 836 fg.; Gretzschel in dieser Zeitschrift. IV. Jahrgang, Seite 52; Paul Mohr in Schmollers Jahrbuch. XXXI. 3. Heft, 1907, Seite 1062; Oehmcke, Zentralblatt der Bauverwaltung 1907, Nr. 42, Seite 278.

Bezüglich der tatsächlichen Anwendung der Bodenleihe in England und der dort gemachten Erfahrungen wirft Erman einige Fragen auf, mit dem Hinzufügen, daß er hierüber in der Literatur keine oder nur ungenügende Angaben habe finden können. Ich benutze gern den gegebenen Anlaß, um diese Fragen, die von allgemeinerem Interesse sein mögen, zu beantworten.

Die erste, von Erman aufgeworfene Frage betrifft die verschiedene Bewertung des geteilten und des ungeteilten Bodeneigentums in England. Die Verkehrsformen des Bodens (und nur diese; nicht die Eigentumsformen) scheiden sich in England in leasehold und in freehold. Die dritte Form des Copyhold, des mit alten lehenrechtlichen Verpflichtungen belasteten Bodens mag hier außer Betracht bleiben*). Es ist hier, wie überall, zunächst zwischen Geschäftslagen und Wohngebieten zu unterscheiden. Für Bankpaläste, große Warenhäuser, Versicherungsgesellschaften u. a. wird freehold bevorzugt; doch stehen z. B. auch die Monumentalbauten der Geschäftshäuser in der Londoner City zum großen Teil auf geliehenem Boden, der den Gilden, Korporationen, Stiftungen der City gehört. Für die Wohngebiete, insbesondere für den Kleinwohnungsbau, wird dagegen in den Großstädten vorzugsweise das Baupachtsystem angewandt, auch dann, wenn der Grundbesitzer zum Verkauf von freehold bereit wäre. Bei einer größeren privaten Bodenparzellierung in einem Londoner Vorort, deren Einzelheiten ich demnächst zu veröffentlichen gedenke, hatte der Grundeigentümer die einzelnen Parzellen zunächst als freehold zum Verkauf ausgeboten, jedoch ohne jeden Erfolg. Er stellte dann das Baurecht mit der üblichen 99jährigen Lease zum Verkauf und hatte in kürzester Frist mit seinem Bestande geräumt. — Anders in den Mittel- und Kleinstädten in der Provinz. Im allgemeinen läßt sich sagen, daß für die gleichartigen normgebenden Verhältnisse des spekulativen Kleinwohnungsbaus in den englischen Großstädten das Leasesystem entschieden bevorzugt wird. Für die verschiedenartigen Verhältnisse im Wohnungswesen der oberen Klassen wie der Kleinstädte läßt sich dagegen keine allgemeine Regel aufstellen. Hier wird vielfach auf freehold gebaut und die Häuser werden verkauft oder vermietet.

Was die zweite, hieran anschließende Frage anlangt, ob nicht auf geliehenem Boden — deutsches Erbbaurecht oder englische Lease — die Gefahr besteht, daß die Häuser gegen Ende der Pachtzeit in Verwahrlosung geraten und dem großstädtischen Gesindel und dergleichen zum Unterschlupf dienen, so ist darauf folgendes zu erwidern. In jeder Großstadt findet sich ein gewisser Prozentsatz der Bevölkerung, der sich aus physischen, moralischen oder wirtschaftlichen Ursachen nicht auf der allgemeinen Richtlinie seines Standes halten will oder kann und hinabsinkt in die Not, in die Armut, in das Laster, in das Verbrechertum. Diese Volksschichten sind mit ihren schlechten Wohnsitten in jeder Großstadt anzutreffen, in der alten, wie in der neuen Welt und bei ungeteiltem Bodeneigentum, wie bei der Trennung von Boden und Bauwerk. Es ist selbst unter Aufwendung großer Geldmittel und bei Niederreißung verwahrloster Stadtteile unmöglich, diese Bestandteile großstädtischer Bevölkerung — die übrigens eine durchaus verschiedenartige Zusammensetzung zeigen — zu beseitigen, da sie im Fall der Austreibung sich lediglich nach einem anderen Stadtteile verziehen und dort alsbald die gleichen, schlechten Zustände wie in dem niedergelegten hervorbringen**). Welchen Umfang nun diese Bevölkerungsteile annehmen und in welchem Maße ihre Wohnungen nach außen sichtbar hervortreten, hängt in Kulturländern insbesondere von drei Dingen ab: von dem System des Städtebaus, von der Handhabung der polizeilichen und Verwaltungsbefugnisse und von der nationalen Zusammensetzung der Bevölkerung. England und Amerika, die bisher eine sehr liberale Einwanderungspolitik befolgten, haben einen mächtigen Zustrom aus Ländern niedrigerer Kulturstufe und demgemäß einen sehr starken Prozentsatz von städtischen Bewohnern, die ihre schlech-

*) Der Grundsatz des englischen Rechts lautet: all land is ultimately freehold; d. h. hinter jedem leaseholder steht zuletzt ein freeholder. Über das Copyhold vergleiche Edwards, Law of property in land. 3. Auflage, Seite 29 fg.

**) Vergleiche mein „Wohnungswesen“, Jena 1904. Seite 37.

ten Wohnsitten mitbringen und an minderwertigen Behausungen festhalten. In Deutschland ist der prozentuale Bestand an Einwanderern niedrigerer Kultur ein weit geringerer, abgesehen etwa von den rheinisch-westfälischen Industriebezirken und den von ausländischen Saisonarbeitern besuchten landwirtschaftlichen Gegenden. Stellt man diese Unterschiede in Rechnung, so dürften deutsche Großstädte wie Berlin und Hamburg schwerlich einen geringeren Prozentsatz minderwertiger Wohnungen besitzen als das 3 ½ mal bezw. 10 mal größere London. Auch der Wohnungswucher, der durch Vermietung solcher Wohnungen an Prostituierte und anrüchige Personen betrieben wird, dürfte in seinem Umfang in Berlin gegenüber London kaum zurückstehen. Hierbei aber ist noch besonders zu bemerken, daß der englische Städtebau mit seinem System des Kleinhauses und der Straßenwohnung die schlechten Wohnungen deutlich nach außen hervortreten läßt, während dies bei dem System des Massenmietshauses und der Hofwohnung nicht oder weit weniger der Fall ist*).

Wenn man alle Umstände in Betracht zieht, so sprechen die Erfahrungen in England überwiegend zugunsten des dort angewandten Systems. In den normalen (nicht verwahrlosten) Stadtteilen setzt sich der Hauseigentümer beim Erlöschen der Bodenpacht mit dem Bodeneigentümer in Verbindung und vereinbart mit diesem eine neue Bodenleihe; häufig wird der Ablauf der Lease gar nicht abgewartet, wenn nämlich der Hausbesitzer eine größere Reparatur aufwenden oder einen Neubau errichten will und hierfür eine entsprechende Verlängerung der Pachtzeit beansprucht. Die Erneuerung der Lease ist ein ganz regelmäßiges, allgemein übliches Geschäft, das sich auf Grund der jeweiligen Marktverhältnisse und Marktpreise vollzieht. Die Bedeutung des herrschenden Systems zeigt sich insbesondere an dem Vorgehen der Bodenreformer in England, das sich keineswegs gegen das heutige Baupachtsystem richtet, sondern vielmehr dessen Beibehaltung voraussetzt. Die englischen Bodenreformer fordern, daß der Boden, wie heute, in Baupacht gegeben werde, aber nicht von privaten Grundbesitzern, sondern von den Gemeinden, damit die Grundrente der Allgemeinheit zufließe. Das deutsche Erbbaurecht, das heute lediglich auf öffentlichen Grundbesitz angewendet wird, wird deshalb von dem englischen Bodenreformer gerne als Vorbild herangezogen.

Wenn ich diese von dem Verfasser selbst gewünschten Ergänzungen bezüglich englischer Verhältnisse hinzufüge, so möchte ich nochmals betonen, daß das Ermansche Buch mit Bezug auf die deutschen Verhältnisse des Erbbaurechts erschöpfend ist. Das Buch mag als ein treffliches Beispiel gelten, wie sich sozialreformerisches Empfinden und strengste Sachlichkeit des Urteils vereinbaren lassen. —

Die an zweiter Stelle genannte Veröffentlichung des Westfälischen Vereins ist eine hervorragende Arbeit, die die Beachtung eines jeden verdient, der sich mit Wohnungswesen und Städtebau beschäftigt. Das von dem Westfälischen Verein gebotene sachliche Material besteht zunächst in einer Wohnungsstatistik, die der eingehendsten Durcharbeitung unterzogen wurde; und zwar behandelt sie ein Gebiet, das durch die Mischung der Besiedelungsformen und der Berufstätigkeit, wie durch die Entwicklung der Bevölkerung eine besondere Bedeutung besitzt. Die Wohnungsaufnahme erstreckt sich auf 39 Städte und 1 Gemeinde; von größeren Städten umfaßt sie Bochum, Münster, Hagen und Bielefeld, ferner 23 Städte von 10 000 bis 45 000 Einwohnern; der Rest der Städte hat weniger als 10 000 Einwohner, sodaß alle Größenklassen von der Kleinstadt bis zur Großstadt und die verschiedenen Arten, nämlich die der reinen Industriestadt, der Stadt mit gemischten Erwerbsformen bis zu der Rentner- und Beamtenstadt (Münster) vertreten sind.

Die äußere Gestaltung des Wohnungswesens wird erkennbar an drei Maßstäben: 1. Behausungsziffer, 2. Geschoßhöhe, 3. Größenklasse des Hauses. Ich verzeichne im folgenden zunächst die zahlenmäßigen Ergebnisse für diese drei Werte. Die Behausungsziffer des untersuchten Gebietes ergibt für den Durchschnitt sämtlicher Städte 13,82 Bewohner auf ein Grundstück, eine Zahl, die den Typus des Kleinwohnungsgebäudes als vorherrschende Hausform deutlich zum Ausdruck bringt. Im einzelnen zeigen indes die Städte erhebliche Abweichungen. Bochum (119 000 Einwohner) hat eine Behausungsziffer von 21,66 Bewohnern auf ein Grundstück, Hagen 20,96; Münster hält mit 13,51 die Mitte, während die Ziffer in Siegen (25 200 Einwohner) auf 9,82 und in Bocholt (24 000 Einwohner) gar auf 6,77 sinkt.

Hinsichtlich der Geschoßhöhe zeigt sich, daß nicht weniger als 89,91% sämtlicher Gebäude eine Höhe von nur 1 bis 3 Geschossen haben; nur 10,09% haben mehr als 3 Geschosse. Der Flachbau herrscht also noch vor, wird aber bereits von der Stockwerkshäufung bedrängt. Einzelzahlen ergeben indes auch hier wieder erhebliche Abweichungen von der Durchschnittsziffer. Unter den größeren Städten besitzen in Bielefeld nur 6,18% der Häuser, in Münster 11,73% mehr als 3 Geschosse; in Bochum dagegen sind es 24,15, in Hagen 35,61%. Von den Mittelstädten zählen in Siegen 7,55, Soest 2,47, Bocholt nur 0,35% der Häuser über 3 Geschosse. Bei den Kleinstädten zeigen sich bemerkenswerte Abstände. In dem lediglich von der Industrie bevölkerten Gronau (9 200 Einwohner) haben sämtliche Gebäude (mit Ausnahme von 2 Häusern) nicht mehr als 2 Geschosse; in der Gemeinde Wetter (8 000 Einwohner) dagegen sind bereits 47,59% dreigeschossige und noch 7,78% höhere Gebäude anzutreffen.

Die Zählung des Gebäudeumfangs ergibt, daß 72,88% sämtlicher Gebäude der Größenklasse von 1 bis 3 Wohnungen angehören; 9,79% der Gebäude enthalten 4 Wohnungen, und genau der gleiche Prozentsatz entfällt noch auf die Gebäude mit 5 und 6 Wohnungen. Von hier ab fallen die Zahlen rasch; Gebäude mit 10 und mehr Wohnungen wurden nur noch 1,63% gezählt. Im einzelnen zeigt es sich, daß das große Miethaus von 10 Wohnungen und darüber in Hagen, Bochum, Witten eine größere Bedeutung (4 bis 8% der Gebäude) gewinnt. — Eine beigefügte Statistik der Einkommen gibt ein bemerkenswertes Bild von der wirtschaftlichen Lage der Bevölkerung. In 17 Städten umfaßten die Stufen bis zu 1 500 M. Einkommen 85 bis 90% sämtlicher Steuerpflichtigen; in 12 Städten zählten hierzu 80 bis 85%, in 6 Städten 75 bis 80% der Steuerpflichtigen und nur in vier Städten (Paderborn, Minden, Dorsten, Arnsberg) sank der Anteil dieser niedrigen Einkommen auf weniger als 75%.

Mit Bezug auf die städtische Bauweise läßt sich das Ergebnis der Statistik dahin zusammenfassen: die maßgebende und leistungsfähigste Hausform des untersuchten Gebietes ist das überlieferte Familienhaus von 1 bis zu 4 Wohnungen, das der Bodenparzellierung das Gepräge gibt. Die niedrige Bauweise von 1 bis zu 3 Geschossen wiegt noch vor. Das große Miethaus, die Mietkaserne und die Stockwerkshäufung sind im Gefolge der Bodenspekulation in den Städten im Eindringen begriffen. Eine spekulative Überteuerung der Bodenpreise und Wohnungsmieten tritt vielfach hervor (vgl. a. a. O. S. 17, 21 u. 25). Die Einkommenverteilung der Bevölkerung endlich zeigt, daß die Kleinwohnung im Preise bis zu 225 M. 80 bis 85% des gesamten städtischen Wohnungsbedarfs ausmachen müßte und daß sie die eigentliche Grundlage des Städtebaus zu bilden hat.

Die Veröffentlichung des Westfälischen Vereins betrachtet dann weiter die inneren Verhältnisse des Wohnungswesens und behandelt eine Anzahl volkswirtschaftlich wichtiger Fragen. Zur Schilderung einiger bemerkenswerten Tatsachen möchte ich der Schrift selber das Wort geben:

„In den Städten des Industriegebietes, in denen die Mietkaserne eine große Rolle spielt, finden wir aber auch die verhältnismäßig vielen überfüllten Wohnungen. Und dabei werden wir die überraschende — überraschend für den Neuling auf dem Gebiete der Wohnungsreform — Beobachtung machen, daß gerade in diesen Städten verhältnißmäßig die meisten Wohnungen leer stehen. Also trotz größeren Wohnungsangebotes eine teilweise unglaubliche Häufung der Bevölkerung in kleinen Wohnungen von wenigen Räumen; auch ein Beweis dafür, daß Angebot und Nachfrage auf dem Wohnungsmarkte allein nicht maßgebend sind, nicht allein imstande sind, regelnd auf den Preis einzuwirken. Wenn erhöhtes Angebot imstande wäre, allein den Preis der Wohnungen herabzudrücken, so bestände in den meisten Industriestädten eine Wohnungsfrage nicht mehr." (Seite 19.) „Nun ist zu berücksichtigen, daß — mit Ausnahme der Stadt Paderborn — die Erhebung am 1. Dezember 1905 stattgefunden hat, also gegen Schluß eines Jahres, das in wirtschaftlicher Hinsicht zu den besten Jahren für das Deutsche Reich zu rechnen ist, in dem besonders die Entwicklung in dem westfälisch-rheinischen Industriegebiete so gut wie kaum je zuvor war. Die Löhne der Arbeiter erreichten dementsprechend eine bedeutende Höhe. Wenn trotzdem so zahlreiche Familien in jenen Industriestädten sich mit durchaus unzulänglichen Wohnungen von nur 1 oder 2 Räumen begnügen mußten, so läßt das einen Schluß auf die ungeheure spekulative Steigerung der Mieten zu, selbst wenn man jene oben erwähnte ungesunde Sparsam-

*) Wegen der übrigen Momente vergleiche meine Darlegung in Elsters Wörterbuch der Volkswirtschaft, 2. Auflage, Seite 1350.

keit bei der Wohnungsmiete und die schon 1905 einsetzende allgemeine Verteuerung sämtlicher Lebensbedürfnisse in Rechnung zieht. Daß die Spekulation in Grundstücken einen entscheidenen Einfluß gehabt hat, beweist deutlich die Tatsache, daß in einer Anzahl der obengenannten Städte die Zahl der leerstehenden Wohnungen — auch der kleineren — verhältnismäßig groß war. Es ist das zugleich ein Beweis dafür, daß Angebot und Nachfrage auf dem Wohnungsmarkte nicht für den Preis maßgebend sind". (Seite 21; vergleiche insbesondere noch Seite 25.)

Wir finden hier aufs neue die alten untrennbaren Zusammenhänge in dem System unseres Städtebaus nachgewiesen. Die ernsten volkswirtschaftlichen Erscheinungen des Wohnungswesens sind in der Tat mit dem sogenannten Gesetz von Angebot und Nachfrage nicht automatisch zu erklären. Bei der Preisbildung der Bodenwerte handelt es sich um eine Fortwälzungsbewegung, die den von der Grundstücksspekulation ausgehenden Druck in einer steigenden Belastung auf unsere gesamte Wirtschaft überträgt und jene Mißstände hervorbringt, die keineswegs in natürlichen Gesetzen, sondern in willkürlichen, abänderbaren Einrichtungen begründet sind*). Für die Erkenntnis dieser Vorgänge zahlenmäßiges Material geliefert zu haben, ist ein besonderes Verdienst der Veröffentlichung des Westfälischen Vereins.

*) Vergleiche hierzu Dr. Karl Schürmann, Arbeitslohn und Teuerung, Preußische Jahrbücher, Band 129, 2. Heft. Seite 215 fg; meine „Spekulation im neuzeitlichen Städtebau", Jena 1907, Seite 175 fg.

CHRONIK

AD. HARTUNG.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G. Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehrn werden.

Die Stadt Lichtenberg bei Berlin O. wünscht für Aufteilung eines etwa 20 ha großen, größtenteils in ihrem Besitz befindlichen Geländes, in dem sich ein Park befindet, einen BEBAUUNGSPLAN mit Parkentwurf im Wege des öffentlichen Wettbewerbs zu erhalten. Drei Preise in Höhe von 750, 500 und 300 M. Außerdem werden Entwürfe bis zu der zur Verfügung gestellten Summe von 300 M. angekauft. Preisgericht: Landesbaurat Professor Goecke, Berlin; Königlicher Baurat Stadtbaurat Gerlach, Schöneberg; Bürgermeister Ziethen, Lichtenberg; Architekt Bleckmann, Lichtenberg; Stadtbaurat Knipping, Lichtenberg; zwei von der Stadtverordneten-Versammlung zu wählende Mitglieder. Bedingungen und Unterlagen können gegen vorhergehende Einzahlung von 3 M., die dem Bewerber nach Einlieferung eines den Bedingungen entsprechenden Entwurfs zurückgegeben werden, durch schriftliches oder mündliches Ersuchen von der Plankammer des Bauamtes, Dorfstraße No. 6, Zimmer No. 37, bezogen werden. Lieferfrist: 15. März 1908, mittags 12 Uhr.

WETTBEWERB der Gemeinde Treptow bei Berlin für die Mitglieder des Architektenvereins und der Vereinigung Berliner Architekten. Auf einer Baustelle, deren Längsrichtung bei etwa 139 m mittlerer Länge sich von Südost nach Nordwest erstreckt und die an der 26,40 m breiten Baumschulenstraße eine Frontlänge von 89,59 m, an der 13,00 m breiten später etwa parallel dazu anzulegenden Straße Nr. 12 eine Frontlänge von 92,47 m einnimmt und 12586 qm groß ist, sollen nachstehende Baulichkeiten errichtet werden: 1. Ein Realgymnasium, 2. eine höhere Töchterschule, 3. eine evangelische Kirche und 4. zwei Pfarrhäuser.

Die Bestimmungen der Baupolizei-Ordnung für die Vororte Berlins vom 28. Mai 1907, Bauklasse I, sind einzuhalten.

Beim Entwurfe der baulichen Anlage ist darauf Rücksicht zu nehmen, daß senkrecht zur Front der Straße Nr. 12 eine neue Straße Nr. 6 auf das Grundstück gerichtet ist. Die Gebäude sind so anzuordnen, daß ein öffentlicher Fußgängerverkehr von der Straße Nr. 6 zur Baumschulenstraße stattfinden kann.

Weiter ist darauf Bedacht zu nehmen, daß auf dem südwestlichen Nachbargrundstücke sich ein Restaurationsbetrieb mit Gartenwirtschaft befindet. Die geplanten Baulichkeiten sind so anzuordnen, daß jede Beeinträchtigung der kirchlichen wie der Schulzwecke durch diese Nachbarschaft nach Möglichkeit ausgeschlossen wird und die Giebel der Nachbargrundstücke tunlichst gedeckt werden.

Zur Veranschaulichung des Entwurfes werden u. a. verlangt ein Lageplan im Maßstabe 1:500 und mindestens ein Schaubild der Baugruppe in mäßiger Blattgröße.

Preise: ein erster von 4500 M., ein zweiter von 3500 M. und ein dritter von 2500 M. Zum Ankauf weiterer Entwürfe sind 2500 M. bestimmt, die nach den Vorschlägen des Preisgerichts verausgabt werden müssen. Auf einstimmigen Beschluß der Preisrichter kann anderweitige Verteilung der Preise stattfinden.

Dem Preisgericht gehören an: 1. Herr Geh. Regierungsrat Prof. Hehl, Charlottenburg, 2. Herr Geh. Oberbaurat Hoßfeld, Berlin, 3. Herr Ober- und Geh. Baurat Dr. Ing. Stübben, Berlin, 4. Herr Bürgermeister Schablow, Treptow, 5. Herr Pfarrer Ahlenstiehl, Treptow, 6. Herr Ingenieur Fischer, Treptow, 7. Herr Gemeindebaumeister Regierungsbaumeister a. D. Bientz, Treptow. Als Ersatzmänner für die unter 1—3 aufgeführten Herren treten erforderlichenfalls Herr Geh. Baurat Saran und Herr Architekt Alb. Hofmann, Berlin, ein.

Es ist in Aussicht genommen, einem der Bewerber die weitere Bearbeitung der Pläne zu übertragen, während wegen der Bauleitung freie Verfügung vorbehalten bleibt.

Es handelt sich demnach um die seltene Aufgabe, gleich eine Gruppe von öffentlichen Gebäuden auf einem von Straße zu Straße durchreichenden Grundstücke von 1,26 ha Größe mit der Bedingung zu schaffen, daß ein öffentlicher Fußverkehr über das Grundstück hinweg möglich ist, d. h. um eine städtebauliche Aufgabe hervorragender Art. Die nachbarliche Bebauung zu beiden Seiten wird zu decken sein; der Gedanke liegt also nahe, eine Baugruppe etwa in Form des Hufeisens zu schaffen, unter Umständen mit Überbauung des Fußwegs, um noch in der Mitte ein platzartiges Gebilde zu erhalten. Hierin kann man eine gewisse Beschränkung der Aufgabe erblicken, die sich hätte vermeiden lassen, wenn es möglich gewesen wäre, auch die Führung und Einmündung der Straße 12 bezw. 6 mit in den Wettbewerb einzubeziehen. Wie Grundriß und Aufbau des einzelnen Bauwerkes zusammengehören, so sind auch Lageplan und Gruppierung mehrerer Bauwerke nicht voneinander zu trennen. Immerhin bleibt die Aufgabe anziehend genug, um auch dem Städtebauer etwas zu bieten.

Ein für die Mitglieder des Architekten-Vereins zu Berlin und für die in Spandau geborenen oder in Spandau wohnhaften Architekten, auch wenn sie dem Architekten-Verein zu Berlin nicht angehören, erlassenes Preisausschreiben zur Erlangung eines Entwurfs für den NEUBAU EINES RATHAUSES IN SPANDAU ist für den Städtebauer durch folgende Bestimmungen interessant:

Bei dem Umstande, daß das Rathaus auf einem jetzt noch von Festungswerken eingenommenen Platz errichtet werden soll, ist eine gute Einteilung und Fluchtliniengestaltung dieses Platzes und seiner näheren Umgebung bis in die Gegend des Vorortbahnhofs hin von der Planung des Gebäudes unzertrennlich.

Die Fluchtlinien des Entfestigungsplanes sind nach den ——— und den — — — — Linien zwar festgestellt, doch dürfen unter Zustimmung des Kriegsministeriums an ihnen Änderungen vorgenommen werden. Die als änderungsbedürftig angenommenen Fluchtlinien sind in dem Plane b mit — — — — bezeichnet; über die so bezeichnete Grenze hinüberzugreifen, ist nicht verboten. Besonders hervorzuheben ist die Absicht, die Hinterfront der an der Mauerstraße und zwischen dieser und dem Mühlengraben stehenden Gebäude irgendwie zu verdecken. Zu diesem Zwecke war bisher an dem Südwestufer des Mühlengrabens ein größerer bezw. tieferer Wohnhausblock angenommen. Der Wettbewerb soll auch an dieser Stelle eine gute Lösung vorschlagen (wobei vielleicht nicht allein an Wohnhäuser gedacht zu werden braucht), unter Anordnung einer Straße von angemessener Breite zwischen dem Rathaus und der Potsdamer Straße bis zur Havel.

Verdeckt muß ferner werden der Südwestgiebel der an die in Rede stehende Hausmaske (oder sonstige Anlage) anstoßenden Klostermühle, wenn möglich, auch ihres in der Potsdamer Straße vorhandenen Vordachs, das jetzt i. M. 6,29 m über die Bauflucht des Mühlengebäudes vorspringt und, entweder in seinem jetzigen Zustande oder mindestens in einer Tiefe von 3,00 m vor der Bauflucht der Klostermühle erhalten bleiben soll.

Da zwischen der Breiten Straße und der Straßburger Straße eine möglichst geradlinige Verbindungsstraße (Straßburger Straße) von angemessener Breite hergestellt werden muß, so muß der eigentliche Bauplatz auf das Gelände zwischen dieser Verbindungsstraße und dem Potsdamer Torwege verlegt werden. Zwischen Straßburger Straße und Havel soll ein großer freier Schmuckplatz liegen bleiben, für dessen Einteilung und Belegung mit Anlagen in Übereinstimmung mit dem Rathause ebenfalls Vorschläge zu machen sind.

Bedingung für diesen Platz ist die Anlage einer Uferstraße zur Verbindung des Lindenufers mit der südlich der Eisenbahn auf dem westlichen Havelufer geplanten Uferstraße, die Durchführung der Parallelstraße zur Mauerstraße bis zur Havel und die Anlage einer zur Gewinnung eines günstigen Schaubildes des Rathauses genügend breiten, nördlich am Eisenbahndamm anzuordnenden Straße von dem Potsdamer Torwege bis zur Havel. Gewünscht wird die Erhaltung des „Batardeau", der den Festungsgraben am Mühlengraben abschließt; er ist in die neue Umgebung einzufügen.

Alle übrigen Fluchtlinien für das Rathausgelände, namentlich auch die Verbindung mit dem Vorortbahnhofe zweckmäßig zu gestalten, soweit nicht bereits bebaute Straßen in Frage kommen, wird Sache des entwerfenden Architekten sein.

Dementsprechend gehören zu den Unterlagen außer dem Lageplan auch ein Stadtplan und ein Ausschnitt des Stadtplanes in größerem Maßstabe. Diese Zusammenfassung von Bau und Bauplatz mit Umgebung verdient um so höhere Anerkennung, als sie selten beliebt wird, obwohl sie eigentlich in der Natur der Sache liegt. Um so verwunderlicher ist es aber auch, daß sich unter den zahlreichen bautechnischen Preisrichtern außer dem Stadtbaurat von Spandau kein Städtebauer zu befinden scheint.

AUSSTELLUNG IN MÜNCHEN 1908: Unter dem Protektorate Seiner Königlichen Hoheit des Prinzregenten Luitpold von Bayern und dem Ehrenpräsidium Seiner Königlichen Hoheit des Prinzen Ludwig von Bayern.

Aus dem Programm sei hervorgehoben:

Die Ausstellung will einen Überblick darüber geben, was München an guten Einrichtungen besitzt, was es an Gutem und Eigenartigem schafft, auch was auswärts durch München gefördert wird.

Nachdrücklich soll angestrebt werden, nicht, daß eine unübersehbare Menge von Ausstellungsgegenständen zusammenkommt, sondern daß nur gediegene, zweckmäßige, gefällige Arbeit gezeigt wird — die tauglichste, nicht die effektvollste Arbeit soll in den Vordergrund treten. So soll das Ganze auch in wirtschafts- und kunstpolitischer Hinsicht klärend wirken.

Alles soll in geschmackvoller, schlichter Art zu klarer Geltung gebracht werden; prunkvollste Dekoration und unsachlicher Aufwand sind zu vermeiden, dafür aber ist für reizvolle Gesamtwirkung zu sorgen. Die muß überall fein und köstlich sein und einen wesentlichen Fortschritt im Ausstellungswesen bedeuten. Eine Preiskrönung soll nicht stattfinden, vielmehr soll die Beteiligung als eine Ehrensache und Auszeichnung betrachtet werden.

Die Stadt München wird namentlich eine geschichtliche Abteilung einrichten, die Entwicklung der Stadt zeigend. Alte Stadtansichten, Stadtpläne, Modelle und Zeichnungen von schönen alten Stadtbildern, Gartenarchitekturen, guten, abgerissenen Bauten. Als Abschluß der Stadterweiterungsplan. Ferner Abteilungen, die das Schul- und Wohlfahrtswesen, gesundheitliche Anlagen, umfassen.

Eine Abteilung für städtisches Bauwesen im allgemeinen: Ausstellung des Stadtbauamtes, Friedhofwesen und für das Tiefbauwesen im besonderen: Entwicklung und Stand der Kanalisation, Gasversorgung, Wasserversorgung, Straßenpflege. Öffentliche Anlagen, Brückenbau, Feuerlöschwesen. Die ganze Ausstellung in all ihren Teilen soll angewandte Kunst sein. Die Einzelnen und Zusammengehörigen müssen sich als Münchener dabei fühlen; sie sollen zusammenhalten, um zu zeigen, was München leistet und alles soll sich vereinigen unter dem Zeichen der in München heimischen Kunstanschauungen.

Insbesondere soll auch in der Gruppe Vereinswesen und Ausstellungs-Veranstaltungen der ausübende Sport und die Tätigkeit der ideellen Vereine zur Darstellung gelangen, aber alles in interessanter und anregender Art. Das für München besonders charakteristische und wichtige, große Gebiet des Fremdenverkehrswesens wird in diese Gruppe fallen. Bilder und Studien aus München und dem mit München unzertrennlichen Hochland sollen sich hier finden lassen. Projektionsvorführungen aus dem Wintersportleben, aus den festlichen besonderen Veranstaltungen Münchens, wie aus den volkstümlichen Festen der Stadt (Oktoberfest) werden hier ihren Platz finden.

Die Vergnügungen und besonderen Ausstellungsveranstaltungen dürfen auch bei der Ausstellung 1908 nicht fehlen, auf einer Münchener Ausstellung vor allem nicht die Künstlerfeste. Die Wiedergabe der Münchener Schöpfung eines neuen Theatertyps (amphitheatralischer Zuschauerraum) ist anzustreben für Veranstaltungen der Wissenschaft, Münchener Schriftsteller- und Komponistenkreise, Tagung von Kongressen, Vorträge für Schulen und Vereine, sowie für die Abhaltung intimer Konzerte. Spielplätze für Volksspiel und Sport und sportlicher Wettbewerb aller Art sollen besonders das Ausland interessieren, vornehmlich die echt-Münchener Spezialität des Marionettentheaters.

Die Durchführung des Programms erfordert ein Zusammenwirken von Industriellen, Handwerkern, Gewerbetreibenden, Kaufleuten, Gelehrten und Künstlern; dabei wird eine Trennung in einzelne Ausstellungs-Gruppen (in Industrie, Handel, angewandte Kunst) weder gewünscht, noch ist sie veranlaßt, weil ja die ganze Ausstellung in all ihren Teilen angewandte Kunst sein soll. Es muß deshalb auch den Künstlern Einfluß gewährt werden auf alle Arbeiten, deren Ergebnis in die Erscheinung tritt. Was die Ausstellung bringt, muß Münchener Art sein, muß Gediegenheit in sich tragen und Geschmack zeigen. Die Geschäftsführung und Auskunftsstelle befindet sich: Neues Rathaus, Zimmer Nr. 361, 3. Stock, Telephon Nr. 21 580.

IM WETTBEWERBE um Entwürfe für eine Friedhofsanlage in Groß-Lichterfelde bei Berlin hat das siebengliedrige Preisgericht, dem außer dem Herausgeber unserer Zeitschrift, Herr Stadtobergärtner Weiß, Berlin und Garteninspektor Lebrun, Groß-Lichterfelde als Sachverständige angehörten, den ersten Preis dem Entwurfe „Ohne Zwang" des Gartenarchitekten Fr. Bauer in Magdeburg, den zweiten Preis dem Entwurfe „Friedhofskunst und Städtebau" des Garteningenieurs J. P. Großmann in Leipzig und den dritten Preis dem Entwurfe „Ruhestätte" des Stadtobergärtners H. Braband in Herrnhausen zugesprochen,

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

PRIENE

POMPEJI

STRADA DI MERCURIO
STRADA DI NOLA
(DECUMANUS MAJOR)
STRADA STABIANA
FORUM
STRADA DELL' ABBONDANZA
N

Die geschichtliche Entwicklung des Stadtplanes.

Von Dr. Ing. Mackowsky, Dresden.

Jahrgang V
DER STÄDTEBAU
1908

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

DRESDEN ANNO 1500.

DRESDEN ANNO 1591

Jahrgang V
DER STÄDTEBAU.
1908

Die geschichtliche Entwicklung des Stadtplanes.

Von Dr. Ing. Mackowsky, Dresden.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

LEIPZIG

ANNO 1693.

MAGDEBURG ANNO 1632

Die geschichtliche Entwicklung des Stadtplanes.

Von Dr. Ing. Mackowsky, Dresden.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Zur Änderung eines Bebauungsplanteiles der Flur Einsiedel bei Chemnitz.

Architekt: Dr. Ing. Paul Klopfer, Holzminden.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Zur Änderung eines Bebauungsplanteiles der Flur Einsiedel bei Chemnitz.

Architekt: Dr.-Ing. Paul Klopfer, Holzminden.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf für die Ausgestaltung des Münsterplatzes in Ulm.

I. Preis. Architekten: Theodor Fauser und R. Woernle, Stuttgart.

Jahrgang V
DER STÄDTEBAU
1908

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Münster Ulm a. D.

BEBAUUNG DES MÜNSTERPLATZES

Lageplan.

KENNWORT:
O RERUM RERUM RERUM
O QUAE MUTATIO RERUM

Wettbewerbsentwurf für die Ausgestaltung des Münsterplatzes in Ulm.

II. Preis. Architekt: Dr. Vetterlein, Darmstadt.

Wettbewerbsentwurf für die Ausgestaltung des Münsterplatzes in Ulm.

III. Preis. Architekt: Felix Schuster, Stuttgart.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

5. Jahrgang 1908 4. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

BEBAUUNGSPLAN FÜR DIE UMGEBUNG DES SCHLOSSES MALMÖHUS.

Von Major A. NILSSON, Malmö.

Nachdem durch Verhandlungen der Stadt Malmö mit der Königl. Verwaltung des Gefängniswesens vereinbart worden ist, daß die Stadt Malmö zu einem Preise von 600 000 Kronen die Gefängnisse und das dazu gehörige Gelände (das Schloßgebäude Malmöhus mit Türmen, Gewehrgalerie und die Fläche des Hofraums ausgenommen) erwerben solle, unter der Bedingung, daß die Stadt Malmö einen anderen angemessenen Platz für neue Gefängnisse zur Verfügung stelle, daß Gräben und Wälle beibehalten und von der Stadt unterhalten werden, daß das Gelände in Gemäßheit des von der Staatsregierung festgestellten Planes bebaut werde usw., ist der auf den Tafeln 25 und 26 dargestellte Plan von den zuständigen Behörden von Malmö und der Königl. Verwaltung des Gefängniswesens angenommen worden, kann aber erst dann, wenn der Reichstag den Kaufvertrag genehmigt hat, von der Staatsregierung festgestellt werden. Dem Entwurfe ist das folgende, von mir abgegebene Gutachten beigefügt worden:

„Wenn man den Stadtplan studiert und den fraglichen Platz besucht, so findet man bald, daß das Schloß Malmöhus diese Gegend der Stadt beherrscht und ihr das Gepräge gibt, daß aber der Platz, solange er noch zu einem großen Teile von Gefängnissen besetzt und die Stadt nicht Besitzerin des Grund und Bodens ist, diese in ihrer freien Entwicklung nach dieser Richtung hin dadurch gehemmt wird, daß die Verbindung mit der Stadt gen Westen in hohem Grade erschwert wird und das Schloß mit Zubehör nicht freigelegt werden und zu seinem Rechte kommen kann. Durch Erwerb des Gefängnisgebietes bietet sich der Stadt die Gelegenheit dar, einen bedeutungsvollen Schritt zu ihrer Entwicklung und Verschönerung zu tun.

Bei der Ausarbeitung des Planes, der ebenso sehr eine ästhetische als eine praktische Lösung erheischt, hat man sorgfältig zu prüfen, wie das altertümliche, an Erinnerungen reiche Malmöhus mit Festungstürmen, Wällen und Gräben für die Dauer erhalten werde und seine beherrschende Wirkung nicht nur auf den Platz selbst, sondern weit umher ohne störenden Einfluß durch seine Umgebung behalte und daß der Plan mit dem bestmöglichen wirtschaftlichen Erfolge durchgeführt und die Hauptverbindung mit der Stadt und ihren westlichen Teilen in Zukunft gut und zweckmäßig werde.

Die sogenannte Schloßinsel (Slottsholmen) oder das Gebiet innerhalb des Wallgrabens (in älterer Zeit wurde der Wallgraben unmittelbar an den Wällen der innere Wallgraben, und die nächste Strecke des jetzigen Parkkanals der äußere Wallgraben genannt) wird im Norden unmittelbar am Graben von einem schmalen, dem Staate gehörigen Erdstreifen mit der Limhamner Landstraße, vor dieser von dem Schloßhafen, Lagerplätzen und Fabrikbauplätzen und in den übrigen Richtungen von einer schmalen, dem Staate gehörigen Landstrecke, unmittelbar daran von den Stadtgründen mit der Schloßmühle und weiter von dem Parkkanale, dem Schloß- und Königsparke umgeben.

Die nördliche Nachbarschaft ist also derart, daß sie am besten durch eine geschlossene Bauweise vom Schlosse

getrennt wird. Eine solche Geschlossenheit dürfte auch aus dem Grunde angemessen sein, weil sie der Schloßfassade einen wirkungsvolleren und gesammelteren Eindruck gibt. Nur vor dem Haupteingange selbst wird in der geschlossenen Bebauung ein offener Platz gelassen, welcher, indem er frei vor dem Sunde liegt, die beste Aussicht bietet, die auf dieser Seite erzielt werden kann. Die Gebäude dürfen höchstens dreistöckig sein, um von dem Schloße beherrscht werden zu können, das dadurch auch von dem Sunde aus sichtbar wird. Die Gebäude müssen auch kurze Fronten erhalten. Häuser für je eine Familie, sogenannte Einfamilienhäuser, dürften möglicherweise hier am Platze sein.

Als vermittelnder Übergang vom König-Oskar-Park und dem Schloßparke zu der Schloßinsel und der geschlossenen Bebauung wird das übrige Gelände für offene Bebauung oder für Villenbauten einzurichten sein. Die Bauplätze werden mit nicht größerer Fläche als 600 bis 700 Quadratmeter vorgeschlagen, weil sie als besonders gut und schön gelegen einen recht hohen Preis für den Quadratmeter bedingen dürften. Die alte Schloßmühle ist natürlich auch künftighin zu erhalten.

Die südöstliche Fläche des Planes ist von der Stadt zu einem öffentlichen Gebäude, vorschlagsweise zu einem Gewächshause, zu verwenden; auch wird der nördliche Teil von dem Bauplatze des Bezirkszellengefängnisses für irgend einen städtischen Bau passend sein.

Um einen besseren Wasserumlauf zu erzielen wird vorgeschlagen, daß der Parkkanal mit dem Wallgraben durch einen durchschnittlich 15 m breiten Kanal, und daß die beiden Teile der nördlichen Strecke des Wallgrabens mit einem durchschnittlich 8 m breiten Kanale verbunden werden, wodurch die Einfahrt eine Brücke, die sie ursprünglich hatte, bekommt. Die Wälle sind in ihrem gegenwärtigen Zustande zu erhalten; ich schlage aber vor, sie nebst dem übrigen freizulassenden Gelände der Schloßinsel hauptsächlich mit Unterholz und als Promenade auszustatten. Zwei Gehbrücken, 4 m breit, sollten außer dem vorhandenen Haupteingange die Schloßinsel mit den davorliegenden Gebieten verbinden. Auch wäre der neue Teil des Stadtplanes durch zwei Gehbrücken mit den Parkanlagen zu verbinden.

Was das Straßennetz betrifft, ist es zunächst von Wichtigkeit, eine Verkehrstraße von auch in Zukunft hinreichender Breite zu gewinnen, welche Stadt, Hafen und Zentralbahnhof mit den westlichen Gebieten der Stadt so unmittelbar als möglich verbindet. Die Führung einer solchen Hauptstraße ist nur mit Vorteil, entweder nördlich von der Schloßinsel, oder mitten über diese hinweg in gerader Verlängerung der Weststraße (Vestergatan) und ungefähr 30 m hinter dem Schloßbau zu wählen. Dieser letztere Weg würde der kürzeste sein, allein, wenn auch ein Durchbruch der Wälle gestattet würde, so wird doch dieser Plan dadurch unmöglich gemacht, daß die Verwaltung des Gefängniswesens zu guterletzt die Bedingung gestellt hat, den Schloßhof nebst den alten Gebäuden vom Verkauf auszuschließen, zum Zwecke, künftig auf dem Hofraum öffentliche Bauten aufzuführen. Bleibt also nur übrig, sich für die erstere Lösung zu entschließen. Wie der Plan zeigt, wäre die Straße in gerader Richtung von den Endpunkten der West- und der Nordwallstraße über den westlichen Hafenkanal zu ziehen bis zu dem jetzigen Wege nördlich von der Schloßinsel, dem er ein Stück an der Insel vorbei folgen würde, um dann in südwestlicher Richtung zu dem alten Übergange des Limhamner Weges über die Ystädter Bahn ausgelegt zu werden. Von hier verzweigt er sich in den Limhamner Weg und einen größeren Weg durch das Ribersborger Gebiet und andere Wege. Der Weg, der in einer Breite von 20 m vorgeschlagen wird, müßte über den Kanal auf einer 20 m breiten Brücke geführt und mit Torfahrten an dem Durchgang der Baugruppe vor dem Schlosse versehen werden.

Auf den ersten Blick scheint es, als könnte die Lage des gegenwärtigen Weges von der Weststraße gegen Limhamn beibehalten und somit die Kosten für die Wegstrecke über die Bastion Nyköping neben der vorgeschlagenen Brücke gespart werden, allein bei der Anlage einer in Zukunft höchst wichtigen Verkehrstraße muß man dafür sorgen, daß diese keinen unnötigen Umweg macht, wie es hier der Fall sein würde, außerdem müßte die Zitadellenbrücke ganz umgebaut werden, um einen größeren Fahr- und Straßenwagenverkehr bewältigen zu können und endlich würde, wenn die Wegstrecke von dem Bezirkszellengefängnis nordwärts die erforderliche Breite erhielte, der Platz längs dieser Wegstrecke nicht bebaut werden können, was nicht nur einen bedeutenden materiellen Verlust verursachen, sondern auch einen höchst unvorteilhaften Einfluß in ästhetischer Beziehung haben würde. Übrigens handelt es sich ja nicht darum, den Plan in diesem Teil zur Ausführung zu bringen, bevor es die Zeit notwendig macht.

Inbetreff der übrigen Straßen habe ich mir erlaubt, diese in einer geringeren als der vorschriftsmäßigen Breite vorzuschlagen, in der Hoffnung, daß der Vorschlag bei der Prüfung dennoch genehmigt und also eine Ausnahme gestattet werde:

Weil der Plan sich von Stadtplänen im allgemeinen dadurch unterscheidet, daß er mit Rücksicht auf die Erhaltung des historischen Platzes ausgearbeitet wurde: weil der größere Teil offen bebaut und angepflanzt wird, weil, damit der Platz vor dem Schlosse geschlossen wirken soll, die Straßen die möglich kleinste Breite haben müssen, weil, da die Höhe der Gebäude auf höchstens dreistöckige Häuser beschränkt wird, die Straßen ohne Nachteil in hygienischer Beziehung von geringerer Breite sein können, weil mehrere der Chausseen und Straßen nur an einer Seite bebaut werden sollen und keine von den engen Straßen einen größeren Verkehr aufzunehmen hat, und weil der Grund, der der Stadt ziemlich teuer zu stehen kommt, so weit möglich zum Bebauen ausgenutzt werden muß.

Der früher erwähnte Weg von der Weststraße (Vestergatan) verzweigt sich am Zellengefängnis, unter Beibehaltung der nördlichen Führung, in einem 10 m breiten Wege südwärts längs des Parkkanals, mit Ausnahme einer kürzeren Strecke, bis er sich mit dem Hauptweg an der Ystädter Bahn vereinigt. Dieser Weg mit seiner Brücke über den vorgeschlagenen Verbindungskanal dürfte durch seine Lage und Linienführung von malerischer Wirkung werden. Die übrigen Straßen würden, bis auf die Strecke von dem Hauptweg nördlich an dem westlichen Ende des Zitadellenhafens, die in einer Breite von 12 m vorgeschlagen wird, 7, 6, 8, 9 und 10 m breit werden, eine Breite, die mit Bezug auf ihre Bedeutung als Verkehrsmittel und ihre

Bebauung hinreichend sein dürfte. Übrigens hat man in dem Straßennetz Abwechslung und ansprechende Aussichten und Durchblicke erstrebt.

Vorgärten sind an der Südseite des mittleren Viertels nördlich von der Schloßinsel und an den südlichen Teilen der zwei südlichsten Viertel westlich von der genannten Insel vorgeschlagen. Die Anordnung der Straßen und Wege für Fahrdämme und Bürgersteige ist auf dem Plane ersichtlich. Dort sieht man auch, welche Gründe zum Bepflanzen und zur Bildung kleinerer offener Plätze vorgeschlagen sind.

Zuletzt muß ich noch die Aufmerksamkeit darauı lenken, daß wegen des kleineren Raumes gewisser Bauviertel und der beantragten sogenannten Einfamilienhäuser, sowie zufolge des verhältnismäßig geringen Areals der Villenbauplätze eine Abänderung der Bauordnung der Stadt notwendig sein dürfte, um ein befriedigendes und zweckmäßiges Ausbauen des vorliegenden Planes zu ermöglichen.

DIE GESCHICHTLICHE ENTWICKLUNG DES STADTPLANES.

Hierzu noch außer den bereits in Heft 2 und 3 gebrachten Tafeln 15 bis 19.

Von Dr. Ing. MACKOWSKY, Regierungsbaumeister in Dresden.

(Fortsetzung aus Heft 3.)

Nach einem Vortrage, gehalten im Kgl. sächs. Altertumsverein am 8. April 1907 und im sächs. Ingenieur- und Architektenverein am 14. Oktober 1907.

Weitere Abbildungen von Festungsanlagen für Städte finden wir auf assyrischen Reliefs, sie zeigen sehr hohe Mauern, die auf Steinsockeln sitzen und mit Türmen und Zinnen besetzt sind. Die Tore sind mit Metall beschlagen, ihre Seitenwände wurden von gewaltigen Löwen oder Stieren mit Menschenköpfen gebildet. Im Innern der Städte scheinen die Straßen meist gerade angelegt zu sein, wenigstens muß das von Babylon nach der Erzählung Herodots angenommen werden. Die Städte in Mesopotamien waren vermutlich deshalb so groß angelegt, damit sie in Kriegszeiten das ganze Volk der Babylonier aufnehmen konnten. Hieraus erklärt sich eine Bemerkung des Aristoteles in seinen Büchern über Politik, wo er einige bemerkenswerte Angaben über Städtebau macht und sagt: „nicht die Ummauerung mache eine Stadt, Babylon umgrenze doch vielmehr ein ganzes Volk."

Wir wenden uns nun zu dem Volke, unter dessen Händen sich alles zum vollendeten Kunstwerk gestaltete, von dem daher auch die vollkommensten Stadtanlagen zu erwarten sind, zu den Hellenen. Hier haben wir zum ersten Male eine klare, geschichtliche Entwicklung des Städtebaues vor uns. Deutlich unterscheiden wir drei getrennte Zeitabschnitte, die je nach den Hauptforderungen den Typus der befestigten, der verkehrstüchtigen und der bequemen Stadt hervorbringen. Die hellenische Stadt erwächst aus der Burg und wendet sich von ihr mehr und mehr der Ebene und dem Meere zu. Man kann diese Erscheinung durch den bekannten Satz ausdrücken, daß die Städte von der Höhe ins Tal wandern. Vornehmlich das Schutzbedürfnis und die natürliche Beschaffenheit des Landes zwang die Griechen, zuerst erhöhte Punkte zu befestigen und Bergstädte zu bauen. Diese waren naturgemäß nicht nach einem einheitlichen Plane geschaffene, sondern gewordene Städte. Unter dem Schutze der Burg hatten sich die umliegenden Anwohner nach und nach angesiedelt, eng und winkelig mußten die Straßen sein; denn der Platz war spärlich bemessen, und das Gelände setzte manche Schwierigkeiten entgegen. Ein schmaler Pfad führte in gewundener Linie zur Höhe empor, er schmiegte sich dem Gelände ebenso an, wie die um die Stadt gezogene Mauer gehorsam allen Hebungen und Senkungen des Felsbodens nachfolgte. Hier ist nichts von Regelmäßigkeit zu spüren; aus den natürlichen Vorkommnissen entwickelt sich die ganze Stadtanlage. Durch die späteren Überbauungen und Zerstörungen sind uns nicht viele solcher Bergstädte erhalten. Einen Eindruck von ihnen gewinnen wir aus den im Jahre 1895 ausgegrabenen Überresten des Städtchens Theben, an dem Vorgebirge Mykale in Kleinasien gelegen, das im siebenten Jahrhundert vor Christo von hellenischen Kolonisten gegründet wurde (siehe Abbildung 2, S. 46).

Daß Athen in ältester Zeit ebenfalls eine eng und winkelig angelegte Stadt war, geht aus den erhaltenen Überresten und aus geschichtlichen Quellen deutlich hervor. Erst im Zeitalter des Perikles, also im fünften Jahrhundert vor Christo, kamen die Griechen dazu ihre Städte zu erweitern und planmäßig anzulegen. Die Stadt breitete sich jetzt mehr am Fuße des Berges aus und suchte die Verbindung mit dem Meere. Die schon von Themistokles gefaßten Pläne zum Bau einer Hafenstadt Athens wurden von Perikles wieder aufgenommen, und so entstand in dem Peiraieus die erste nach den Regeln der Kunst angelegte Stadt Griechenlands. Kein geringerer als der Philosoph und Architekt Hippodamos aus Milet war ihr Erbauer.

Da uns vom Peiraieus noch sehr viel erhalten ist, und Schriftsteller des Altertums viel darüber berichtet haben, läßt sich die ursprüngliche Anlage fast ganz wieder aufbauen; in der auf Tafel 15 (Heft 2) wiedergegebenen Karte von Curtius und Kaupert haben wir die alte Stadt vor uns. Ihren Mittelpunkt bildete die Agora, ein viereckiger Platz von etwa 170 m Seitenlänge, auf den die Hauptstraßen der Stadt rechtwinklig zulaufen. Die größte von ihnen, eine zum Heiligtum der Artemis führende Feststraße, hatte eine Breite von 12 m. Parallelstraßen hierzu teilen die ganze Stadt in sehr regelmäßige Baublöcke. Am Abhange einer Anhöhe im Süden, der Munichia, liegt das große Theater, auf weiteren Plätzen stehen Tempel, nach Osten gerichtet, während die Straßen selbst nicht nach den Himmelsrichtungen laufen. Am Meere liegen zwei Häfen mit Schiffshäusern für die Trieren. Eine weitere große Hafenanlage ist nordwestlich, an ihr erblickt man 4 große Säulenhallen, die das sogenannte Emporion, eine Art Warenbörse bildeten.

Die auf diese Weise glänzend angelegte Stadt wurde schon im Altertum allgemein bewundert. Im Gegensatz zu den alten und winkelig angelegten Straßen, sprach Aristoteles in den erwähnten Büchern der Politik im Hinblick

Abb. 2.

auf den Peiraieus von Städten nach dem neuen Stile, κατὰ τὸν νεώτερον τρόπον, und wenn Aristophanes in einem seiner Lustspiele die Anlage einer Stadt schildert mit den Worten:

Dann mess' ich mit dem graden Lineal, damit
Ein Viereck werde aus dem Kreis: wo's Zentrum ist,
Da kommt der Markt hin; zu ihm führen schnurgerad
Die Straßen hin; ganz ebenso wie von 'nem Stern,
Der rund doch ist, gerade Strahlen überall
Gleichmäßig ausgehn"

so kann ihm nur der Peiraieus vorgeschwebt haben. Besonders interessant wird die Anlage noch dadurch, daß das Prinzip, das Hippodamos in seinen Schriften aufgestellt hat, nämlich die Trennung in religiöse, öffentliche und private Dinge — χώρα ἱερά, δημοσία καὶ ἰδία — in der Stadt auch praktisch durchgeführt wurde. Man fand verschiedene Grenzsteine, die zur Trennung der einzelnen Viertel dienten. So lag am Abhange der Munichia ein Viertel für Privatbeamte, das in Parzellen eingeteilt und vergeben wurde. In der Mitte der Stadt, vom Marktplatze ausgehend, befanden sich die Heiligtümer, während weiter nach Norden die öffentlichen Anlagen mit den Häfen sich anschlossen.

Mit der Erbauung des Peiraieus begann in Griechenland die zweite große geschichtliche Periode im Städtebau, die den Typus der verkehrstüchtigen Stadt darstellt. Der Bedeutung des Meeres entsprechend sind es meist Seestädte, die hier zu nennen sind. Hippodamos selbst baute noch zwei davon Thurii und Rhodos. Im übrigen sind fast alle Städte der griechischen Kolonien an den Küsten Unteritaliens, Siziliens, Afrikas und Kleinasiens nach ähnlichen Plänen erbaut. Bewundernswert ist hierbei die echt griechische Auffassung, die ganze Stadt zu einem einheitlichen Kunstwerk zu gestalten. Während der Orient im allgemeinen nur das Schutzbedürfnis als oberstes Gesetz anerkannte, suchten die Griechen bei ihren Städten die Anforderungen der Befestigung, des Verkehrs und der Schönheit zu einem harmonischen Ganzen zu vereinigen und haben in diesem Sinne Meisterwerke geschaffen, die nicht so bald wieder erreicht sind. Erst die Renaissance ist wieder darauf zurückgekommen, die ganze Stadt als monumentale Einheit zu behandeln, wie die Baupläne von Alberti und Michelangelo beweisen.

Zur dritten und letzten Periode, deren Städte das Zeichen der Geräumigkeit und Bequemlichkeit tragen, gehören die Anlagen, die im Anschluß an die Feldzüge Alexanders des Großen entstanden. Hierunter ist zuerst Alexandria zu nennen, das vom Architekten Deinokrates gebaut wurde. Von ihm wird erzählt, er hätte den kühnen Plan gefaßt, den Berg Athos in die Gestalt Alexanders umzuwandeln und ihr in die eine Hand eine Stadt zu geben, in die andere eine Schale, aus der sich die Flüsse dieses Berges in das Meer stürzen sollten. Alexander habe darauf gefragt, ob ringsum Äcker lägen, die den Getreidebedarf der Bürgerschaft zu decken imstande wären. Als ihm dies verneint wurde, soll er den Plan zurückgewiesen haben mit dem Bemerken, daß eine Stadt ohne Äcker und die Zufuhr ihrer Früchte nicht wachse und ohne alle Vorräte keine große Bevölkerung haben könne. Die Anlage von Alexandria bietet uns nach der Kenntnis des Peiraieus nichts Neues (siehe Tafel 16, Heft 2). Auffallend könnte nur die ungeheure Breite der Hauptstraßen sein. Der Geograph Strabo gibt sie auf 30 m an und erwähnt, daß sie in ihrer ganzen Länge mit Säulenhallen geschmückt waren.

Eine weitere Anlage aus der Zeit der Diadochen ist uns in der ausgegrabenen Stadt Priene, am Maeander in einer griechischen Kolonie Kleinasiens gelegen, überliefert worden (siehe Tafel 17, Heft 3). Die etwa in der zweiten Hälfte des vierten Jahrhunderts vor Christo nach einheitlichem Bauplane von einem ionischen Stamme geschaffene Stadt ist ganz regelmäßig gebaut. Sie liegt am Abhange des Vorgebirges Mykale; die Straßen haben infolgedessen sehr große Steigungen zu überwinden und sind bisweilen auf Stützmauern angelegt, zum Teil mußten sie sogar durch Treppen ersetzt werden. Der Marktplatz, ein Rechteck von 100 zu 75 m Seitenlänge, ist im Mittelpunkte der Stadt. Er wird von breiten Wandelhallen umgeben und diente nur als Versammlungsort bei religiösen und politischen Feierlichkeiten, während für den eigentlichen Marktverkehr sich noch ein kleinerer Fisch- und Fleischmarkt daneben befindet. Hoch über der Stadt liegt die Akropolis, in die sich die Bürger bei Angriffen zur Verteidigung zurückzogen. Besonders auffallend ist, daß sowohl die Tempelanlagen, wie die Straßen astronomisch genau von Ost nach West gerichtet sind, was bei früheren Stadtanlagen nur von den Tempeln gesagt werden kann. Man muß daraus schließen, daß Straßen und Heiligtümer zu gleicher Zeit angelegt wurden, die Stadt also aus einem Gusse geschaffen

war. Hervorzuheben ist ferner die regelmäßige Gestaltung der Baublöcke. Von dem im Mittelpunkte des Marktes aufgestellten Altar ausgehend, ist die Stadt der Länge nach in sechs, der Breite nach in sechzehn gleiche Abschnitte geteilt, womit zugleich die Straßen und Bauviertel begrenzt waren. Es ist damit eine Regelmäßigkeit erreicht, die uns an den Plan des heutigen Mannheim und an amerikanische Städtepläne erinnert. Aus dem Altertum wird uns durch den Geographen Strabo noch Ähnliches von der Stadt Nikaea in Bithynien gemeldet: „es bildet ein Viereck von 16 Stadien Umfang mit vier Toren, Straßen, die sich rechtwinkelig schneiden und vom Mittelpunkte kann man alle vier Tore sehen." Magnesia am Maeander und Kyrene sind weitere Beispiele solcher Regelmäßigkeit. Es war vornehmlich orientalischer Einfluß, der sich hier geltend machte; denn wir hatten gesehen, daß im Orient die Geradlinigkeit vorherrschte.

(Schluß folgt in Heft 5).

DER ACHTE INTERNATIONALE WOHNUNGS-KONGRESS IN LONDON VOM 3.—10. AUGUST.

Von Professor Dr. C. I. FUCHS, Freiburg i. B.

Der jüngst in London abgehaltene VIII. Internationale Wohnungskongreß ist ein Beweis dafür, daß auch internationale Kongresse unter Umständen einen ganz nationalen Charakter tragen können, wenn besonders starke, eigenartige Persönlichkeiten ihnen ihr Gepräge aufzudrücken vermögen. Denn er war ganz spezifisch englisch, das heißt in seiner ganzen Veranstaltung außerordentlich viel praktischer und viel weniger theoretisch-akademisch als seine sämtlichen Vorgänger.

Sagen wir gleich, was er infolgedessen im Gegensatze zu diesen nicht bot: einen vollständigen und erschöpfenden Überblick über den augenblicklichen Stand der Wohnungsfrage und Wohnungspolitik in sämtlichen Kulturstaaten, wie ihn die früheren internationalen Wohnungskongresse, besonders die beiden letzten von Lüttich und Düsseldorf durch eine sehr große Zahl von Berichten der besten Sachkenner aus allen Ländern über alle Seiten der Wohnungsfrage gegeben haben, so daß ihre dickleibigen Berichte eine ungemein wertvolle Fundgrube für die wissenschaftliche Kenntnis der modernen Wohnungsfrage darstellen. Der Bericht über den Londoner Kongreß wird nur ein dünnes Bändchen abgeben; denn es sind diesmal nur wenige Berichte erstattet worden, und die Verhandlungen selbst haben diesen nicht viel Erhebliches hinzugefügt.

Dies erklärt sich wohl zum Teil daraus, daß der letzte Kongreß eine rein private Veranstaltung des National Housing Reform Council war, und ihm also nicht wie z. B. dem Düsseldorfer eine erhebliche staatliche Unterstützung zur Verfügung stand. Aber in der Hauptsache beruht es doch in der Eigenart der einladenden Nation und der an der Spitze dieses Vereins stehenden Männer, in dem besonderen nationalen Zweck, welchen diese mit dem Kongreß offenbar verfolgten: er sollte nicht die wissenschaftliche Erkenntnis auf dem Gebiete der Wohnungsfrage fördern, sondern praktischen Zwecken dienen, d. h. der in England selbst in erster Linie von jenem Verein augenblicklich betriebenen und bei der derzeitigen Regierung Unterstützung findenden Bewegung für eine Wohnungsreform großen Stiles einen starken Anstoß und eine bestimmte Richtung geben, indem er den Staatsmännern, Parlamentariern, Sozialpolitikern und überhaupt der ganzen öffentlichen Meinung in England in größter Kürze einen Auszug der Erfahrungen und Fortschritte übermitteln sollte, welche man in den wichtigsten Kulturstaaten auf diesem Gebiete in den letzten Jahrzehnten gemacht hat — eine gerade in England besonders notwendige und verdienstliche Aufgabe, da man hier weniger als in andern Ländern bei schwebenden Fragen die theoretische Literatur, besonders des Auslandes, zu studieren pflegt.

Aus diesem Grunde wohl wurde das Programm des Kongresses so außerordentlich weit — für die innere Vertiefung zweifellos zu weit — gefaßt, daß es tatsächlich das ganze Problem der Wohnungsfrage in sich barg und in $2^1/_2$ Sitzungstagen zu erledigen suchte, anstatt wie es vom theoretischen und internationalen Gesichtspunkte aus zweifellos richtiger gewesen wäre, nur einige Seiten des Problems herauszugreifen, nämlich diejenigen, über welche in England selbst am meisten zu lernen ist. Die Folge war natürlich, daß die Besprechung infolge von Mangel an Zeit immer abgebrochen werden mußte, wenn sie für den Fachmann anziehend zu werden anfing, indem sie von den allgemein bekannten Grundzügen zu Einzelheiten fortschritt. Aber die englischen Veranstalter wollten eben durch den Kongreß ihren Landsleuten, vor allen den sehr zahlreich vertretenen Mitgliedern von Stadtverwaltungen, jene dort noch ziemlich unbekannten Grundzüge mitteilen.

Demgemäß war zunächst die von diesem Gesichtspunkte aus sehr zweckmäßige und glückliche Einrichtung getroffen worden, daß im Gegensatze zu den bisherigen Kongressen zu den einzelnen Hauptfragen nur je ein oder zwei schriftliche Berichte erstattet wurden, und zwar von Sachkennern aus demjenigen Lande, das auf dem betreffenden Gebiete heute am weitesten fortgeschritten ist, also die anderen Länder am meisten lehren kann. Sehr praktisch und eine nachahmenswerte Neuerung war dann auch eine kurze, gedruckte Zusammenfassung des Inhalts dieser Berichte durch den Präsidenten in den drei Kongreßsprachen. Ihr sollte sich eine ebenfalls von diesem durch Fragebogen zusammengebrachte vergleichende Übersicht über den augenblicklichen Stand der Wohnungsfrage in den wichtigsten Ländern anschließen, welche aber nicht mehr rechtzeitig für den Kongreß gedruckt werden konnte.

Infolgedessen war diese vom englischen Standpunkte aus sehr zweckmäßige Auswahl der Berichte für die fremden Teilnehmer, namentlich die deutschen, welche zweifellos die größte eigene Literatur über die Wohnungsfrage besitzen, doch zum Teil ungünstig. So lag bei der

doch in allen Ländern gleich wichtigen Bodenfrage nur ein, allerdings ausgezeichneter deutscher Bericht von Mewes in Düsseldorf vor, das in knapper und treffender Weise die Bedeutung dieses Problems in Deutschland und die hier für nötig erachteten und zum Teil schon durchgeführten Reformen behandelte. Aber gerade auf diesem Gebiete, auf welchem sich die verschiedenen Staaten infolge der großen Unterschiede der rechtlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse nicht ohne weiteres vorbildlich sein und doch viel voneinander lernen können, wissen wir von den anderen Ländern so wenig, und besonders über die Eigenart dieses Problems in England mit seiner vorherrschenden Anwendung des geteilten Eigentums an Boden und Gebäuden wäre ein besonderer Bericht sehr willkommen gewesen. Besonders interessant aber hat sich, wie die Besprechung ergab, die Behandlung dieses Problems in den australischen Kolonien gestaltet: wie Redner aus Südaustralien und Neu-Seeland schilderten, hat man hier — freilich unterstützt durch die geringe Zahl der Bevölkerung und den großen Landbesitz der Regierung, d. h. überhaupt den ganzen kolonialen Charakter der Volkswirtschaft — durch sehr energische Maßregeln die Bildung eines Bodenmonopols erfolgreich bekämpft, indem der Staat das ihm gehörende Land zwar nicht ausschließlich, aber doch großenteils nur in Erbpacht hergibt, den Umfang des von den Einzelnen zu erwerbenden Landes nach oben begrenzt, den schon vorhandenen, zum Teil großen Privatgrundbesitz sehr scharf nach dem Werte progressiv besteuert (mit einer Extrasteuer auf abwesende Landeigentümer) und von den großen Landeigentümern den Boden zurückkauft und in kleine Ansiedlungen aufteilt, welche aber nicht wieder in Privatbesitz übergehen dürfen, sondern nur in Erbpacht vergeben werden, und wobei der Staat gleichzeitig das Geld zum Bau der Gebäude darleiht. Hierdurch ist erreicht worden, daß viele Arbeiter aus der Mitte der Stadt in die Außenbezirke gezogen sind, wo sie zu niedrigem Zins ein Haus mit Garten haben können, und auf diese große Dezentralisation der Bevölkerung wurde von beiden Rednern die außerordentlich niedrige Sterblichkeitsziffer dieser Länder, die niedrigste der Welt, zurückgeführt (in Südaustralien 12, in Neu-Seeland 9,6 pro Mille).

Auch die Frage der Verkehrsmittel war nur durch einen glänzenden und außerordentlich interessanten Bericht von Professor Mahaim in Lüttich über das hier freilich zweifellos allen Ländern voranstehende Belgien vertreten. Er zeigte, wie hier trotz der höchsten industriellen Entwicklung durch eine außerordentliche Ausbildung der Verkehrsmittel (neben den Hauptbahnen einerseits und den Straßenbahnen andererseits vor allem die große Ausdehnung von Klein- oder Vizinalbahnen durch eine Nationale Gesellschaft zur Beförderung der Kleinbahnen, welche unter staatlicher Kontrolle steht und von Staat, Provinzen und Städten $^2/_3$ ihres Kapitals erhält) die Entvölkerung des Landes und die Zusammenhäufung der Bevölkerung in ganz großen Städten zum Stillstand gebracht worden und damit zugleich die Ausbildung der Mietkaserne und der Bodenspekulation gehemmt worden sind. So ist Belgien trotz seiner industriellen Entwicklung ein Land des meist vom Arbeiter zu Eigentum besessenen Einfamilienhauses geblieben. Man wird sogar zweifellos von einer gewissen Übertreibung dieser Entwicklung sprechen dürfen, wenn der belgische Arbeiter, allerdings nur in Ausnahmefällen, bis zu 3 Stunden täglich von seinem Hause bis zu seinem Arbeitsort zu fahren hat. Hier wäre nun aber auch ein weiterer Bericht über die englischen Verhältnisse sehr lehrreich gewesen, welche ja auch in großem Umfange, auch bei den Arbeitern, die Trennung von Wohnung und Arbeitsstätte aufweisen, ohne jedoch gleichzeitig bis jetzt dem Arbeiter, so wie dort, eine ländliche Wohnweise mit kleinem Landwirtschaftsbetrieb zu gewähren, was erst neuerdings die „Gartenstadtbewegung“ hier anstrebt.

Im Mittelpunkt des Interesses stand aber für die englischen Veranstalter und Besucher des Kongresses durchaus die Frage des eigentlichen Städtebaues: Bebauungsplan und Bauordnung. In England fehlt es nämlich nicht nur an einer örtlichen Unterscheidung und Abstufung der baupolizeilichen Vorschriften, sondern vor allem noch ganz an der Anwendung und Erzwingung eines einheitlichen Bebauungsplanes. Insbesondere sind mit dem Hinausziehen der Wohnbevölkerung aus dem Stadtinnern die zahllosen ausgedehnten Vorstädte, die „suburbs“, gänzlich regellos und zufällig nach der Willkür der privaten Bauunternehmer entstanden, und darauf wird die von den englischen Wohnungsreformern so lebhaft beklagte und bekämpfte Eintönigkeit dieser Vorstädte, die Einförmigkeit ihrer Wohnhäuser, das Fehlen von öffentlichen Anlagen und Plätzen und bei den die unteren Arbeiterklassen beherbergenden auch von Vorgärten oder Gärten überhaupt, und schließlich die Entstehung der schlechten Wohnungen, der „slums“, zurückgeführt. Mit Recht war hier der Bericht wiederum Deutschland zugefallen, das auf dem Gebiet des Bebauungsplanes — allerdings zunächst nur in der Theorie und erst zum Teil und noch lange nicht hinreichend in der Praxis — allen Ländern vorangegangen ist, ja, wo die unrichtige Anwendung eines schematischen Bebauungsplanes umgekehrt sogar besondere Nachteile — die Ausbreitung der „Mietkaserne“ — gezeitigt hat; und die vortreffliche erneute Darlegung der in Deutschland heute auf diesem Gebiete theoretisch ausgebildeten, aber noch lange nicht hinreichend verwirklichten Grundsätze durch Stübben war für die zahlreich erschienenen Vertreter englischer Stadtverwaltungen von großer Anziehungskraft und Bedeutung, während sie den deutschen Besuchern naturgemäß kaum neues bot.

(Schluß folgt in Heft 5.)

BEBAUUNGSPLAN FÜR DIE WOHNUNGS-GENOSSENSCHAFT „NEUSCHOTTLAND“ ZU DANZIG.

Von Professor EWALD GENZMER, Danzig.

Die Danziger Industriebetriebe leiden empfindlich unter den zum Teil äußerst mangelhaften Wohnungsverhältnissen, wie sie namentlich für die weniger bemittelten Bevölkerungskreise in Danzig und seinen Vororten bestehen. Diese Verhältnisse haben nun den Reichsfiskus, der auf der Kaiserlichen Werft mehr als 3000 Arbeiter beschäftigt, veranlaßt, in großzügiger Weise Abhilfe zu schaffen. Zu dem Zwecke wurde das Gut Schellmühl in der Danziger Flur für einen verhältnismäßig niedrigen Preis erworben, um von diesem Gelände bis auf weiteres rund 33 ha zur Errichtung von etwa 800 Häusern mit 1000 kleineren Familienwohnungen zu verwenden. Nachdem zwischen dem Reichsfiskus und der Stadtgemeinde Danzig ein Vertrag über den Ausbau der zunächst herzustellenden Straßenanlagen und deren unterirdische Entwässerung abgeschlossen war, wurde im Spätherbst vorigen Jahres eine Wohnungsgenossenschaft mit der Bezeichnung „Wohnungsgenossenschaft Neuschottland“ (eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftung) gegründet, die ausschließlich den Zweck verfolgt, „unbemittelten Familien von Arbeitern und gering besoldeten Beamten, welche ihre Erwerbs- und Dienststelle im Stadtbezirke Danzig haben, gesunde und preiswerte Wohnungen zu beschaffen“. Diese Genossenschaft, der außer den beteiligten Arbeiterkreisen eine größere Anzahl von höheren Staatsbeamten und von sonstigen gemeinnützig tätigen Personen angehört, erhält auf ihren Antrag das erforderliche Baugelände vom Reichsamt des Innern, und zwar unter der Form des Erbbaurechts.

Die Bedingungen für die Landhergabe sind sowohl inbezug der Erbbaurechtsdauer (85 Jahre), wie auch der Beleihung (92 bis 95%) verhältnismäßig günstige. Die Wohnungsgenossenschaft beschloß daher schon unmittelbar nach ihrer Gründung im Herbst vorigen Jahres mit der Errichtung von 116 Arbeiterwohnungen und von 64 Beamtenwohnungen vorzugehen.

Zuvörderst war nun für das gesamte, rund 33 ha große Gelände ein einheitlicher Bebauungsplan aufzustellen. Diese Arbeit führte der Verfasser in seiner Eigenschaft als Mitglied des Aufsichtsrates der Genossenschaft aus, während Entwürfe für die zunächst zu errichtenden Gebäude durch die gleichfalls dem Aufsichtsrate angehörenden Danziger Hochschulprofessoren Carsten und Ostendorf*) aufgestellt wurden. Da es sich um die vollständige Neuschaffung einer verhältnismäßig umfangreichen Kolonie handelt — man könnte sie wohl „Gartenvorstadt“ nennen —, so dürften einige nähere Mitteilungen über den Bebauungsplan einem größeren Kreise von Fachgenossen nicht unerwünscht sein. Siehe Tafel 27.

Das Bauland liegt zwischen den beiden Vororten Danzig-Langfuhr und Danzig-Neufahrwasser, etwa 1 km von dem ersteren und 3 km von dem letzteren entfernt. Es wird begrenzt im Südosten von der Vorortbahn Danzig-Neuschottland-Neufahrwasser und durchschnitten von einer Hauptverkehrstraße, dem „Bärenweg“, der die nächste Verbindung zwischen dem Vorort Danzig-Langfuhr und den bei Danzig-Neufahrwasser an der Weichsel gelegenen zahlreichen Industrieanlagen bildet.

Es erschien als das zunächst Gegebene, an dieser Hauptverbindungstraße als Mittelpunkt für die ganze Siedelung eine Marktplatzanlage vorzusehen, an welcher mehrere zur gemeinschaftlichen Benutzung dienende öffentliche Gebäude, wie Schule, Konsumanstalt, Versammlungshaus, Kirche usw. später zu errichten sein würden. Von weiteren Verkehrstraßen wird das Gelände nicht berührt; es waren also die Straßenzüge der ganzen Siedelung lediglich als stille Wohnstraßen auszubilden. Eine Ausnahme macht nur die Straße F, der späterhin eine gewisse, wenn auch nur verhältnismäßig geringe Verkehrsbedeutung zufallen wird, sobald der beabsichtigte Eisenbahnhaltepunkt an der im Plane bezeichneten Stelle eingerichtet sein wird. Dieser Haltepunkt soll die Anfangs- und Endstelle für die zwischen den Arbeitsstätten und der Siedelung verkehrenden Arbeiterzüge bilden. Es ist daher die Linienführung für die einzelnen Straßen so gewählt worden, daß möglichst gute Verbindungen von allen Teilen der Siedelung sowohl nach dem künftigen Eisenbahnhaltepunkte, wie auch nach dem Marktplatze geschaffen werden.

Weiterhin war für die gesamte Anordnung der Straßenzüge maßgebend das Streben nach einer möglichst zweckmäßigen Ausgestaltung der Baublöcke. Die einzelnen Baublocktiefen wurden daher, entsprechend den verschiedenartigen Ansprüchen der Ansiedler, verschieden groß, jedoch stets so bemessen, wie dies die Rücksicht auf eine verständige, wirtschaftliche Ausnutzung des Geländes erforderte. Für zwei Blöcke ist die Anlage von Innenparks geplant worden. Die Umbauung dieser beiden Blöcke ist so gedacht, daß sie aus mehr oder weniger langen zusammenhängenden Häusergruppen bestehen soll, die zwischen sich genügenden Raum für freie Zugänge, sowie für eine genügende Durchlüftung der Blöcke durch Windströmungen gewähren. Auch für die Umbauung der übrigen Blöcke soll neben dem Reihenbau der Gruppenbau Platz greifen. An einzelnen Stellen bestehen diese durch einen Bauwich voneinander getrennten Baugruppen sogar nur aus je zwei zusammengebauten Häusern. Die Feststellung aller dieser Einzelheiten soll aber erst im Einvernehmen mit den die Hausentwürfe aufstellenden Architekten erfolgen.

Nach dem zwischen dem Reichsfiskus und der Stadtgemeinde Danzig abgeschlossenen Vertrage sollen die an den Straßen der Siedelung zu erbauenden Häuser nur ein Erd- und ein Obergeschoß erhalten, während an dem künftigen Marktplatze Gebäude mit einem Erdgeschoß und zwei Obergeschossen errichtet werden dürfen. Die an den

---

*) Herr Professor Friedrich Ostendorf ist inzwischen als Nachfolger von Carl Schäfer an die Technische Hochschule Karlsruhe berufen worden.

Marktplatz stoßenden Grundstücke dürfen bis zur Hälfte, die übrigen Grundstücke aber nur zu einem Viertel der Grundfläche bebaut werden. Hintergebäude zu Wohnzwecken sind gänzlich ausgeschlossen.

Die Längennivellements und die Höhenlage der Straßennetze machen keine Schwierigkeiten, da das ganze Gelände nahezu eben ist.

Was die Ausgestaltung der Straßen im einzelnen anlangt, so ist zunächst die Breitenabmessung der eigentlichen Straßen selbst, wie aus den Querprofilen ersichtlich, sehr bescheiden gehalten, während die gegenüber liegenden Gebäudefronten stets einen reichlich großen Abstand zur Erzielung einer guten Licht- und Luftzufuhr erhalten. Vorgärten sind für diesen Zweck jedoch nur verhältnismäßig wenig zur Anwendung gebracht, und zwar in Rücksicht darauf, daß die Vorgärten in Arbeitervierteln erfahrungsgemäß meist schlecht unterhalten werden und daher dem Straßenbilde oft zur Unzierde gereichen. An Stelle der Vorgärten sind vielmehr breite Kies- oder Rasenflächen geplant, welche sich den eigentlichen Straßen seitlich unmittelbar anschließen und als Zubehörteile zu den öffentlichen Straßen zu betrachten sind. Auf diesen Rasen- oder Kiesflächen sollen dann Baumgruppen oder einzelne Bäume gepflanzt werden, unter denen, wie auch vor den Häusern, Ruhebänke anzubringen sind. In mehreren Straßen sind auch Alleen geplant. Ueber das ganze Baugelände sind eine Reihe von kleinen Platzanlagen verteilt worden, teils um leicht erreichbare Erholungsplätze in größerer Zahl für Kinder und Erwachsene zu schaffen, teils um die Entstehung abwechselungsreicher Straßenbilder zu begünstigen.

Die Baufluchtlinien für den Marktplatz am Bärenwege sind so gezogen, daß bei der künftigen Errichtung öffentlicher Gebäude ein möglichst reizvolles Straßenbild entsteht, teils durch Anordnung einspringender Winkel, teils durch Schaffung ruhiger geschlossener Platzwandungen. Aus demselben Grunde ist auch vorgesehen, die beiden einmündenden Straßen G und H torbogenartig zu überbauen und die öffentlichen Gebäude an der nordöstliche Seite des Platzes mit Laubengängen auszustatten, wie solche in mehreren unserer Ordensstädte, Marienburg, Marienwerder usw., sich heute noch vorfinden. Eines besonderen Hinweises darauf, daß der seitlich neben der Verkehrsstraße angeordnete Platz vom Verkehre nicht durchschnitten wird, bedarf es wohl nicht. Auch sonstige weitere Einzelheiten dürften aus dem beigegebenen Plane ohne weiteres ersichtlich sein. Es soll nur noch hervorgehoben werden, daß auf die Vermeidung spitzwinkeliger und darum schlecht zu bebauender Blockecken vorzugsweise Wert gelegt wurde.

Für den Verfasser des Planes war, — abgesehen von einer möglichst zweckmäßigen und wirtschaftlich richtigen Ausnutzung des Baugeländes —, das Bestreben maßgebend, durch entsprechende Anordnung des Straßennetzes und der Baufluchtlinien den zum Entwurfe und zur Ausführung der Wohnungsbauten berufenen Architekten Gelegenheit zu geben, intime reizvolle Straßenbilder von beschaulicher Ruhe für die neue Gartenvorstadt zu schaffen.

Schließlich sei noch mitgeteilt, daß die Straße H mit ihren sämtlichen Anbauten inzwischen nahezu fertig gestellt ist und demnächst bezogen werden kann. Leider sind aber zufolge des Widerspruches der entscheidenden Dienststellen die von den Professoren Carsten und Ostendorf geplanten Häusertypen nicht durchweg in der Weise ausgeführt, wie die beiden hervorragenden Künstler und erfahrenen Fachmänner dies vorgeschlagen hatten. Eine vielleicht begreifliche, wenn auch wohl nicht zu entschuldigende Scheu vor einer vermeintlich übermäßigen Aufwendigkeit mag wohl die Veranlassung dazu abgegeben haben, wenngleich doch feststehen dürfte, daß die Ansicht, schön bauen und teuer bauen seien zwei sich deckende Begriffe, zweifellos ebenso falsch wie weit verbreitet ist, und wenngleich mit der Tatsache zu rechnen war, daß gerade die ersten Anfänge eines so weitausschauenden, großartigen Unternehmens bestimmend sind für die ganze Weiterentwicklung, der sie den Stempel aufdrücken.

Sicherlich hätte gerade dieses unter so günstigen Umständen ins Leben tretende Unternehmen zweckmäßig dazu benutzt werden können, die bislang hierorts üblichen Arbeiterwohnungen auf eine höhere Stufe zu heben und damit den erfreulichen Vorbildern näher zu bringen, die — ganz abgesehen von den mustergültigen englischen Anlagen — durch so manche ähnlichen Gründungen im Westen und Süden Deutschlands jetzt schon gegeben sind.

DIE GARTENSTADTBEWEGUNG IN THEORIE UND PRAXIS.

Von T. WEHL, Berlin.

In Berlin sind seit einiger Zeit erfreuliche Bestrebungen eingeleitet worden, die mit der Großstadtentwicklung in engstem Zusammenhange stehen. Daß unter behördlicher Unterstützung von berufener Seite ein Bebauungsplan „Groß-Berlin" im Werden ist, dürfte genügend bekannt sein. Möge er praktische Erfolge zeitigen! Ebenso wird im Kreise Niederbarnim zum ersten Male versucht, in schönheitlicher Hinsicht auf die neuerstehenden Privatbauten einzuwirken und von Amts wegen einen erziehlichen Einfluß auf das bauende Publikum auszuüben. Auf unseren höheren Schulen lernt die heranwachsende Jugend günstigsten Falls im Zeichenunterricht, seltener von einem begeisterten Altphilologen die antiken Stilarten im Grundwesen kennen, während unsere höheren Töchter mit zusammengedrängter Kunstgeschichte — Architektur an letzter Stelle — gefüttert werden.

Unser Alt-Berlin ist so reich an Bauten aller Zeiten, daß sich ein Spaziergang unter kundiger Führung als bestes Erziehungsmittel bewähren würde. Heimatkunde und vaterländische Geschichte würden eine willkommene Belebung durch Anschauungsunterricht erfahren. Wie wenige Berliner wissen von unseren schönen Bürgerhäusern aus der Barock- und Empirezeit, von den wundervollen schmiedeeisernen Balkongittern, schöngeschnitzten Treppenhäusern

und weiter hinauf von unseren mittelalterlichen Backsteinbauten? Allenfalls der Marienkirche und des erschlagenen Propstes wird in der Heimatkunde Erwähnung getan, im späteren Leben wird diesen Dingen nur noch dann Beachtung geschenkt, wenn persönliche Liebhaberei, oder Anregung aus Fach- und Bekanntenkreisen dazu Anlaß geben. Unsere Berufe sind ja in sich verwickelt genug und bieten genug Stoff zu lebenfüllender Beschäftigung mit dem fachlichen Brotstudium. Aus dem Munde hochgebildeter und hervorragender Persönlichkeiten hört man deshalb auch manchmal Aussprüche über Architektur, die dem Fachmann eine schmerzliche Freude bereiten müssen. Doch nun zur Sache.

Zwei Vereinigungen: die deutsche Gartenstadtgesellschaft und die Berliner Waldschutzvereinigung haben neuerdings eine stattliche Reihe von Fachleuten, Schriftstellern, Nationalökonomen usw. in ihren Reihen vereinigt und in Wort und Schrift die Propaganda für gesundheitliche Bau- und Wohnverhältnisse eingeleitet. Nachdem Beamten- und Baugenossenschaften in den inneren Stadtteilen schöne preiswerte Musterwohnungen ins Leben gerufen haben, wird sich die Tätigkeit dieser beiden Vereine auf das Weichbild der Großstadt erstrecken. Einheitliche Landhaussiedelungen mit wirklich brauchbaren und ansprechenden kleineren Ein- bis familien Vierhäusern gibt es bei uns leider überhaupt noch nicht. Viele Schwierigkeiten sind dabei zu überwinden. Sollen die Siedelungen die notwendigsten Kulturbedürfnisse, wie Wasser- und Gasversorgung besitzen, ist ein Preis von weniger als M. 80,— bis M. 100,— für 1 Quadratrute einfach unmöglich innerhalb der 20 Pf.-Zone unseres Vororttarifs. Kanalisation ist für schwache Bevölkerungsschichten sehr wohl entbehrlich, wohl aber werden geregelte Straßen bei Einholung der Bauerlaubnis verlangt, und zwar nach Schema F meist in einer derartigen Breite und mit so teurem Material hergestellt, als ob es Weltstadtstraßen wären, so daß die angedeutete untere Preisgrenze damit ohne weiteres erreicht wird.

Nur Zusammenarbeit der Aufsichtsbehörde mit einsichtsvollen Gemeindeverbänden vermag da Wandel zu schaffen, indem besonders für derartige Siedelungen bestimmte Gebiete in Aussicht genommen werden, abseits, doch nahe den großen Verbindungsstraßen. Schmale, beschotterte Straßen (5 m), ganz schmale Bürgersteige, auch ohne Straßenbäume, dagegen recht tiefe Vorgärten mit Baumpflanzungen dicht hinter der Vorgartenflucht wären die erste Vorbedingung für erschwingliche Bodenpreise. Unser Vorortackerbürger fordert für seine sumpfigen Wiesen und das unglaublichste Brach- und Oedland schon im Urzustande durchweg so hohe Preise, daß hier der Keim für die unnatürlichen Bodenpreise zu suchen ist. Nur die vielverläumdeten Bodengesellschaften oder sehr kapitalkräftige Private sind noch in der Lage, bedeutende zusammenhängende Flächen zu einheitlicher Erschließung aufzukaufen. Unter sachverständiger Leitung werden dann immer noch bei weitem bessere Gesamtergebnisse erzielt, als durch ziellose Kleinspekulation. Unsere gutgeleiteten Vorortgemeinden haben in den befruchtenden Elementen der Großstadtausdehnung die Hauptfaktoren schneller Entwicklung erkannt, und verständnisvolle Mitwirkung angesrebt. Ohne berechtigte Kämpfe gegen plan- und rücksichtslose Parzellenschlächterei einerseits und gegen hartköpfige dörfliche Patrizier andererseits ist es natürlich nicht abgegangen. Möge es der Gartenstadtgesellschaft in allen Großstädten gelingen, beim privaten oder behördlichen Großgrundbesitz recht bald Entgegenkommen zu finden, ehe es zu spät ist.

Mehr als ½ Stunde Bahnfahrt, Wasserbeschaffung durch Handpumpe, Petroleumbeleuchtung, weite Entfernung von einem kleinen Handelszentrum für Lebensmittelbedarf usw. ist für eine bürgerlich bescheidene Haushaltung nicht ratsam. Dienstboten sind für solche Landhäuser kaum zu beschaffen. Höhere Schulen, wenigstens bis zu den Mittelklassen, sollen auch bequem erreichbar, möglichst am Orte sein. Gemein geordnetes Gemeindewesen mit möglichst niedrigen Kommunalsteuerzuschlägen; ohne ein brauchbares Feuerlöschwesen wird kein Großstädter sein Eigentum oder Eigenhaus wissen mögen. Selbst wenn wir in einigen Jahren Schnellbahnen auf große Vorortstrecken besitzen, lassen sich die niedrigsten Daseinsbedingungen bei billigeren Bodenpreisen nicht aus der Erde stampfen.

Die Gröse des Grundstücks ist nicht nur mit der Preisbemessung, sondern auch mit der Bewirtschaftungsmöglichkeit eines kleinen Gemüse- und Ziergartens ohne Gärtner gegeben. Ein Obstgarten ohne künstliche Besprengung und Düngung wird kümmerliche Erträgnisse bringen. Eine Grösse von ⅓ Morgen (etwa 60 Quadratruten) ist für zwei Familien mehr als ausreichend.

Alle diese realen Bedürfnisse werden mit den idealen Forderungen in den neuen schönen Siedelungsvorschlägen verquickt werden müssen, sonst bleibt es bei der abstrakten Begeisterung. Die Schriften der Gartenstadtgesellschaft sind zu billigen Preisen überall erhältlich. Es wäre wünschenswert, daß öffentliche Vorträge, tunlichst mit Lichtbildern, über Beispiele im In- und Auslande recht bald weiteren Kreisen zugänglich gemacht werden. Zur Geschmacksschulung darüber, wie bürgerlicher Wohnhausbau mit behaglichen Gartenanlagen aussehen soll, ist in den letzten Jahren eine stattliche, zum Teil vorzügliche Literatur geschrieben worden. Durch anschauliche, allgemein verständliche Darstellung und überzeugende, belehrende Abbildungen zeichnen sich besonders die Schriften von Professor Schultze-Naumburg aus. Billigere Volksausgaben wären indes recht wünschenswert.

Die Bestrebungen der Berliner Waldschutzvereinigung gehen uns an dieser Stelle nicht minder an. Berlin sprengt seine Fesseln, und leider wird viel Waldbestand da fallen müssen, wo aus wirtschaftlichen und sonstigen Grundstücken die Zonen für geschlossene Bauweise gelegt worden sind. Wie weit die Angriffe gegen den Forstfiskus über Waldverkäufe berechtigt sein möge, soll hier nicht behandelt werden. Groß-Berlin fordert sein Recht, und für den naturhungrigen Asphaltmenschen wird durch verbesserte Verkehrsmittel ausreichend gesorgt werden. Auch in den Gebieten mit niedrigen Bauklassen pflegt jedoch im allgemeinen jeder Bau damit zu beginnen, daß der gesamte Baumbestand sorgfältig abgeholzt, und jede Bodenwelle ängstlich „planiert“ wird. Unser üblicher Pseudoarchitekt nimmt sich nicht die Mühe, die Geländeverhältnisse aufzumessen, und in seinem Entwurfe zu berücksichtigen oder ihn dem Baumbestande anzupassen. Das Gefühl für malerische Wirkung einiger ganz gewöhnlicher märkischer Kiefern um das Haus herum, die das

Wachstum des Obstbaumes und der Sträucher gar nicht behindern, fehlt. Der geringe Verkaufswert des gewonnenen Brennholzes wird oft genug als Geschäft betrachtet.

Nur eindringliche Belehrung vermag hier Erfolg zu zeitigen. Jeder Verkauf von waldbestandenen Grundstücken müßte die Bestimmung enthalten, daß bei Bebauung zunächst nur der Grundriß des Hauses abgeholzt werden dürfe. Erst nach vollendetem Rohbau kann man sich ein Bild davon machen, welche Bäume aus ästhetischen und praktischen Gründen der Axt noch anheimfallen müssen. Unsere Bodengesellschaften, deren jeweilige Bauklasse dies durchführbar macht, pflegen derartige Vorschriften neuerdings zu machen. Von Privatbesitzern und Kleinspekulanten ist ähnliches kaum zu verzeichnen.

Volkstümliche Schriften müßten, möglichst von Amts wegen den Vorortgemeinden zur Belehrung, Aufklärung und Vorbereitung zugehen, behördliche Bekanntmachungen und Aufsätze in den Vorortzeitungen in ständiger Wiederholung erscheinen, Anschläge an den Waldeingängen und Verkehrstraßen noch mehr als bisher wieder und wieder zur Schonung und Achtung unseres Baumbestandes mahnen.

In einigen wenigen Vorortsiedelungen ist erziehlicher Einfluß in diesem Sinne zu verspüren. Mit unglaublicher Gleichgültigkeit ist noch allerwärts zu rechnen. Wo die Anregung unfruchtbaren Boden findet und versagt, muß der Großgrundbesitz mit vertraglichen Forderungen im Kaufvertrage der Zerstörungssucht zu steuern suchen. Im Verein mit rechtzeitiger Schaffung brauchbarer Bebauungspläne, womit die kleineren Gemeinden stets zu spät zu kommen pflegen, kann in der Berliner näheren Umgebung und der entsprechenden Bauklasse noch so manche idyllische Gartenstadt entstehen.

Der Ikarusflug zum Eigenlandhaus mit großer Grundstücksfläche für den unteren Mittelstand wird indessen an den Forderungen der Praxis sein Ende finden. Erst beim Doppellandhaus für je zwei Familien kann die Grundstücksgröße etwas reichlicher werden, ohne den Mietsatz nennenswert zu erhöhen. Das Einfamilienhaus, am zweckmäßigsten im sogenannten Reihenbau, muß beziehungsweise kann bescheidener sein. Das Endziel bleibt noch immer erstrebenswert genug, um ihm auf dieser Grundlage bald möglichst Verbreitung und Erfolg zu wünschen. Es wäre für weite Kreise interessant, nüchternen und zahlenmäßigen Nachweis über die tatsächliche Entstehungsmöglichkeit der Gartenstadtsiedelung recht bald vorzubereiten, damit nicht Enttäuschungen der guten Sache Abbruch tun.

STÄDTEBILDER AUS KEMPTEN IM ALGÄU.

Von Architekt H. THURN, Kempten. Hierzu 7 Originalaufnahmen von Photograph Leonhardt Färber, Kempten.*)

Wie so manche alte Reichsstadt, so blickt auch die Stadt Kempten auf eine vielhundertjährige Vergangenheit zurück. Bis in die Zeiten der Römerherrschaft — vor Jahren hat man auf einem südlich der Stadt gelegenen Höhenrücken die ehemalige Römerstadt, „Campodunum" geheißen, bloßgelegt. Durch alle Drangsal und Wirrnis hat sich der ältere Teil der heutigen Stadt, kurzweg „Altstadt" geheißen, in seinen Grundzügen erhalten, und selbst unter den Schrecken des 30jährigen Krieges — wie uns die Chronik besichtet — hat die Stadt wenig gelitten. Ehemals von den Fürstäbten von Kempten beherrscht, nahm die freie Reichsstadt die Reformation an und nach den folgenden Sturm- und Drangjahren ging die Entwicklung der Stadt schnell vor sich. Ringmauer mit Tor, Wall und Graben umschloß das Gemeinwesen; nur kümmerliche Reste künden uns von der ehemaligen Reichsstadt Herrlichkeit.

Die bauliche Hauptentwicklung der Stadt fällt etwa in das Ende des 16., in das 17. und den Anfang des 18. Jahrhunderts. Die beigegebenen Aufnahmen sind gelegentlich der Wiederherstellung der evangelischen Kirche von der Kirchturmspitze aus gemacht, etwa aus einer Höhe von 100 m. Was für ein Durcheinanderschieben und -drängen, Überschneiden von Dächern! Behäbige Mansarddächer wechseln ab mit steilen Giebeldächern. Giebel, Dachluken, Schornsteinköpfe ergänzen das eigenartige Bild. Reizende Einblicke in Gäßchen und Höfe aus längst entschwundener Zeit entzücken uns. So recht läßt sich an diesen Aufnahmen die künstlerische Bedeutung der Straßenführung und die des Daches studieren. Eine Fülle von Bildern zeigt uns jede Aufnahme. Siehe Tafel 28.

Die in sanfter und feiner Linie geschwungene Bäckerstraße — eine durchgehende Verkehrstraße — (Abb. a)

*) Photographien dieser Aufnahmen zu beziehen durch Photograph Färber, Kempten.

Abb. 1.

Abb. 2.

findet im Marktplatz (Abb. b) ihre Fortsetzung. Von da rechts abbiegend, hat sie als Zielpunkt das Rathaus (Abb. c und d). Abb. b zeigt uns die Längs- und Abb. d die Schmalwand des Marktplatzes, in dessen südöstlicher Ecke sich die evangelische Kirche erhebt. Abb. 1 im Texte zeigt das Wahrzeichen der Stadt, die am südöstlichen Ende der Stadt sich erhebende „Burghalde" (ehemalige Römerburg), ein mit Bäumen und Buschwerk bestandener Höhenrücken. An seinen Fuß (in Abb. e rechts) schmiegt sich der evangelische Kirchhof. Abb. 2 des Textes zeigt den äußersten Anfang der vorerwähnten Bäckerstraße.

Der Städtebauer und Architekt mag an den Bildern seine Freude haben, nicht minder aber darüber, daß unsere alten Baumeister solche treffliche und ganze Meister waren, deren Leben nicht der Erfüllung von Paragraphen gewidmet und denen die „tunlichste Geradeführung" der Straße ein böhmisches Dorf war.

Die alten Ringmauern sind gefallen und mit ihnen ist der alte Geist ausgezogen. — Um die alte Stadt hat sich ein neuer Gürtel gelegt, ein Gürtel von Wohn- und Mietkasernen, kalt, geschmacklos, schwulstig. . . . Nichts weiß man dort von Traulichkeit, Liebe und Innigkeit, und ein wirkliches Straßenbild, geschweige denn ein Stadtbild, sucht man vergebens. Doch das Gegenteil ist in reichlichem Maße vorhanden.

URTEIL DES PREISGERICHTS ÜBER DIE ENTWÜRFE FÜR DIE AUSGESTALTUNG DES MÜNSTERPLATZES IN ULM.

Hierzu Tafeln 29 bis 31. (Schluß aus Heft 3).

Angekauft der Entwurf mit dem Kennworte: „Im Lauf der Zeit". Verfasser: Architekt Martin Mayer, Hamburg. Siehe Tafel 25.

Der Verfasser benützt mit Geschick das Gefäll des Münsterplatzes dazu, einen breiten, ruhigen Vorplatz terrassenartig von den Verkehrsflächen abzuheben. Die Bebauung der Südwestecke des Platzes ist in verhältnismäßig bescheidenem Umfange vorgesehen und die Massen sind glücklich so gruppiert, daß sie nach außen geschlossen erscheinen und nach innen sich öffnen.

Weniger befriedigen die etwas schwerfällige Haltung der Architektur und die Anordnung der Baumassen an der Nordseite des Münsters.

Ferner der Entwurf mit dem Kenntworte: „Πάντα ρεῖ". Verfasser: Carl Jung, Regierungsbaumeister, Stuttgart. Siehe Tafel 26.

Dieser Entwurf schlägt einen geschlossenen Baublock vor mit guten Abmessungen des Münsterplatzes und Verlegung der Straßenbahn an die Platzwand. Die Art der Bebauung könnte der Zukunft überlassen werden; jedenfalls ist eine so starke Aufteilung ausgeschlossen. Zur Herbeiführung einer Ansicht über Eck auf das Münster von der Langen Straße aus könnte der Baublock an der östlichen Seite etwas eingeschränkt werden. Die Ecke an der Mündung der Hirschstraße ist im Aufbau sehr schön gelöst, dagegen die Bebauung des Werkplatzes viel zu weitgehend. Eine teilweise Platzbildung wäre auch hier anzustreben.

Endlich der Entwurf mit dem Kennwort: „Ad majorem gloriam". Verfasser: Architekt Hans Bernoulli, Berlin. Siehe Tafel 27.

Die Trambahn wird an die westliche Häuserfront verlegt, und der Münsterplatz von störendem Verkehr frei gemacht. Das Bauwerk vor der Hirschstraße ist in bescheidenen, im Umrisse wohl etwas zu harten Formen gehalten. Sehr belehrend wirken die dem Plan beigegebenen Beispiele. Vortrefflich ist auch die einfache und sachliche Behandlung der übrigen Münsterumgebung. Auf der Nordseite ist in der Mitte ein offener Platz geschaffen. Die Unterbringung der Bauhütte an der Nordostecke hätte den Vorteil, daß sie hier etwas mehr von der Sonne getroffen würde. Sachlich ist der Entwurf ziemlich einwandfrei, ein Urteil, das dadurch nicht wesentlich beeinträchtigt werden darf, daß im einzelnen die architektonische Behandlung etwas hart und fremdartig anmutet. Diese Fragen sind erst viel später zu lösen.

KLEINE MITTEILUNGEN.

DIE ENTLASTUNG DES POTSDAMER PLATZES. Diese brennende Frage, die noch immer ihrer Lösung harrt, hat Herr Regierungsbaumeister Joh. Hirte in einem, vor kurzem im Architektenverein zu Berlin gehaltenen Vortrage von neuem erörtert und durch die Herausgabe einer im Selbstverlage — Markgrafenstr. 94/95 — erschienenen Druckschrift in weitere Kreise getragen.

Der Verfasser geht in der Hauptsache von dem Gedanken aus, daß die Maßnahmen, welche bis jetzt von den verschiedensten Seiten vorgeschlagen seien, nämlich durch Verkehrsregelung, Fahrordnung, Veränderung der Bürgersteige und Anlage von Schutzinseln eine Verbesserung der Verhältnisse zu bewirken, nur dazu dienen können, Ordnung zu schaffen, den Fuhrwerken und Menschen möglichst gefahrlos zu überschreitende Bahnen zu weisen, nicht aber dazu, eine Entlastung des Platzes herbeizuführen. Eine Entlastung könne nur eintreten durch teilweise Ablenkung des Fahrverkehrs von der Leipziger Straße, der Hauptverkehrsader in westöstlicher Richtung unter Umgehung des Potsdamer Platzes, dessen Anlage Hirte unverändert lassen will.

Zu diesem Zwecke schlägt er vor, zu beiden Seiten der Leipziger Straße Parallelen auszubauen, die nur dem durchlaufenden Fuhrwerksverkehre freie Bahn zu bieten hätten, während der Fußgänger-, Straßenbahn- und örtliche Fuhrwerksverkehr nach wie vor durch die Leipziger Straße fluten solle. Auf dem Leipziger Platze wären Fuhrwerke und Personen im Halbkreise herumzuweisen, dagegen die Straßenbahn über die Mitte des Platzes durch Rasenanlagen, wie in der Hardenbergstraße zu Charlottenburg zu führen. An Stelle der Torhäuschen sollte ein gigantisches Torbauwerk treten, das den Platz in monumentaler Weise zum Abschluß brächte.

Der Ausbau dieser Parallelen bestände in einigen Durchbrüchen und zwar solle ein solcher im Zuge der Mohrenstraße in schräger Richtung zur Niederwall-, Alten Leipziger, Kur- und Kreuzstraße, den Spreekanal zwischen Jungfern- und Gertraudtenbrücke kreuzend bis zur Scharrenstraße führen, die dann am Petrikirchplatz und am Köllnischen Fischmarkte einer wesentlichen Verbreiterung bedürfen würde. Die Niederwallstraße als Verbindungslinie mit dem Spittelmarkte müßte ebenfalls verbreitert werden. Am westlichen Ende solle in Verlängerung der Voßstraße ein Durchbruch bis zur Lennéstraße führen und von dessen Mitte aus ein weiterer Durchbruch die Bellevuestraße kreuzend, geradlinig und schräge in die Viktoriastraße münden. Eine überbaute Durchfahrt in der Nordwestecke des Leipziger Platzes würde ebenfalls zur Entlastung des Potsdamer Platzes beitragen, durch die auch der Straßenbahnverkehr vom und zum Brandenburger Tore von der Mitte des Leipziger Platzes abzuzweigen hätte.

In gewisser Hinsicht schwierig erscheint der den Durchbruch der zweiten Parallele einleitende Vorschlag, eine Fahrverbindung unter der Potsdamer Bahn hindurch zu schaffen, solange der Bahnkörper in der gegenwärtigen Höhe verbleibt. Hieran würde sich ein schräger Durchbruch von der Köthener zur Königgrätzer Straße gegenüber der Prinz-Albrecht-Straße schließen und ein weiterer Durchbruch die Zimmerstraße in unmerklich abweichender Richtung von der Linden- bis zur Kommandantenstraße mit der Neuen Grünstraße verbinden, von der aus die Verbindung mit dem Petrikirchplatze durch die Grünstraße gegeben wäre. Beide Straßen bedürften nur einer unbedeutenden Verbreiterung. Ein dritter Durchbruch in der Verlängerung der Lindenstraße bis zur Beuthstraße würde auf den Spittelmarkt führen.

Die beabsichtigte Verlegung der Bahnhöfe — der Potsdamer Bahnhof wäre für alle südlichen Ring- und Vorortbahnen und der Anhalter Bahnhof für alle südlichen Fernzüge zu bestimmen — hat Herr Regierungsbaumeister Hirte bereits vorausgesetzt. Auch wird bei dieser Gelegenheit die Beseitigung der Vorgärten am Schöneberger und Tempelhofer Ufer zu Gunsten jener schon sehr überlasteten schmalen Fahrdämme gefordert.

Millionenschwere Vorschläge, werden die Stadtväter sagen — und in der Tat würde auch erst eine einigermaßen zutreffende Kostenschätzung die Grundlage zu einer weiteren Verfolgung der im übrigen sehr beachtenswerten Vorschläge zu bilden haben.

Architekt Franz Steinbrucker.

DER GARTEN ALS KUNSTWERK lautete ein Vortrag, den Garteningenieur Ludwig Lesser am 8. v. Mts. im Hörsaal des Kunstgewerbe-Museums im Auftrage des „Vereins für Volksunterhaltungen“ hielt. Der Garten, sagte der Redner, unmittelbar am Hause gelegen, muß seine Beziehungen zum Hause in seiner Anlage mehr oder weniger zum Ausdruck bringen. Der Park dagegen ist eine idealisierte Landschaft und das Haus nur ein Einzelgegenstand in der Landschaft. An der Hand vorzüglicher Lichtbilder gab der Vortragende zuerst einen Rückblick auf die geschichtliche Entwicklung der Park- und Gartenanlagen und zeigte dann, wie die meisten unserer heutigen Gärten durch Nachahmung von Parks viel zu gekünstelt und ihrem eigentlichen Zwecke viel zu wenig entsprechend sind. In weiteren Lichtbildern zeigte er als Beispiele und Gegenbeispiele dieser Behauptung eigene Aufnahmen aus den Gärten Berliner Landhaussiedelungen. In dem Wunsche, unsere Gärten wieder an künstlerischem Werte gewinnen zu lassen, sind ebenso aufgeklärte Gartenkünstler, wie auch die Vertreter anderer Kunstgebiete, Architekten und Maler, jetzt eifrig bemüht, einen unseren heutigen Kunstanschauungen entsprechenden künstlerischen Ausdruck des Gartens zu finden. Ludwig Lesser stellte nun am Schlusse dieses Vortrages für den Garten der Zukunft folgende Forderung auf. Der Garten muß in dem Geiste geschaffen werden, in dem das Haus erbaut wurde. Seinem praktischen Zwecke muß der Garten in wagerechter Gliederung durch richtiges Einpassen in das Gelände und durch praktische Wegeführung vollkommen dienen. Seine künstlerische Form erhält der Garten in senkrechter Gestaltung durch seinen wichtigsten Werkstoff, die Pflanzen, deren Zusammenstellung in höchster Bewertung der ihnen eigenen Farben und Formen nach künstlerischen Grundsätzen geschehen muß!

BLAUE BAULINIEN. In Fachkreisen bekannt sind die Ministerialerlasse der letzten Jahre, in welchen auf die Wichtigkeit sachgemäßer Baulinienziehung für die Orts- und Straßenbilder und auf den innigen Zusammenhang dieser grundlegenden Vorarbeiten mit den Bestrebungen für Heimatschutz und Erhaltung von Naturschönheiten hingewiesen ist.

Weniger allgemein bekannt dürfte es sein, daß in dieser Richtung auch schon praktisch mancher Schritt getan ist. Im Kleinen ist ein solcher Schritt vorwärts in der ländlichen Umgebung Münchens versucht worden durch die sog. „blaue Baulinie“. *)

Die Baulinie des § 1 der allgemeinen Bauordnung zwingt zu einer ganz bestimmten Baustellung; sie darf weder überschritten werden, noch darf das Gebäude hinter ihr zurückbleiben; auch die Frontrichtung ist durch die Baulinie für jedes Haus in gleicher Weise festgelegt. Das ist für städtische Bauweise und für das geschlossene Bausystem eine natürliche und selbstverständliche Lösung.

Dagegen auf dem Land, in modernen Landhaussiedelungen, namentlich in wirklichen Waldsiedelungen, entstehen Schwierigkeiten. Abgesehen davon, daß die Aufstellung der Villen in einer Reihe, mit dem üblichen, durchwegs 5 m breiten Vorgarten wahrlich nicht mehr das Ideal moderner Villenbaukunst sein kann und der individuellen Bauweise, die eben gefördert werden soll, oft auch der Landschaft, Gewalt antut, gibt es auch praktische Gründe genug, die in einzelnen Fällen ein weites Zurückweichen der Landhäuser hinter die Baulinie wünschenswert machen: Ein Bauherr braucht Ruhe und will deshalb einen tiefen Garten vor dem Haus, einem anderen hält der knappe baulinienmäßige Vorgarten den Straßenstaub zu wenig ab, Baugrundverhältnisse spielen mit usw. Will er nun aber hinter der Baulinie zurückbleiben, so hat er entweder um Ausnahmeerlaubniss einzukommen, oder für sein Grundstück einen Baulinienänderungsplan (mit zurückspringender Baulinie) einzureichen.

---

*) Trift für Preußen nicht zu; dort darf nach Belieben hinter die Baulinie zurückgetreten werden, meistens auch in einem gewissen Abstande von der Bauflucht ab von der Richtung der Baulinie abgewichen werden. Die unüberschreitbare Baulinie heißt dort Baufluchtlinie.

Beides wird ja in gewöhnlichen Fällen wohl immer genehmigt werden. Doch bedeuten die zahlreichen Ausnahmegesuche — abgesehen von der Arbeitslast für die damit befaßten Behörden — einen erheblichen Zeitverlust für die Bauherren. Die Ausnahmegesuche müssen von den Nachbarn sowie der Gemeindeverwaltung anerkannt, von der örtlichen Verwaltungsbehörde begutachtet, von der Kgl. Regierung genehmigt werden und gehen auf demselben Weg zurück. Auch die Baulinienänderungspläne kosten den Bauherren Zeit und Geld. Außerdem entsteht durch die große Zahl der nur auf Grundstückfronten sich erstreckenden Änderungspläne Unübersichtlichkeit und Verworrenheit in den Baulinienverhältnissen.

Um nun den berechtigten Wünschen der Beteiligten und den Anforderungen modernen, individuellen Bauens entgegenzukommen, ohne bei jedem Baugesuch Zeitverluste und Kosten zu veranlassen, hat der Verfasser (zusammen mit dem damaligen zuständigen Verwaltungsbeamten Herrn E. Nortz,) den Versuch gemacht, für seinen eingangs erwähnten Amtsbezirk in geeigneten Gebieten von einer eigentlichen Baulinienfestsetzung abzusehen. Wir machten den Versuch, nur die Vorgartenlinien in üblicher Weise, dahinter aber lediglich eine „unüberschreitbare Bebauungsgrenze" festzusetzen. Diese kann 5, 7, 10 m und mehr hinter der Vorgartenlinie sich befinden, je nach örtlichen Verhältnissen. Die Vorgartenbreiten sind also Mindestmaße. Die Gebäude dürfen über die „unüberschreitbare Bebauungsgrenze", wie ja deren Name schon sagt, nicht vorrücken. Sie dürfen aber ganz beliebig weit dahinter zurückbleiben. Sie dürfen ferner in beliebiger Richtung zur Straße gestellt werden; d. h sie können — soweit dies nicht störend im Straßenbild wirkt — unabhängig von der Richtung der Straßenachse nach den Himmelsrichtungen, also praktisch, aufgestellt werden. Öffentliche Interessen werden in keiner Weise verletzt, dem Baugeschmack des einzelnen wird mehr Freiheit gegeben, ein abwechslungsreiches Bild, passend für eine Gartenstadt, entsteht.

Diese unüberschreitbare Bebauungsgrenze wurde zum Unterschied von der normalen Baulinie (die im übrigen für geschlossenes Bausystem, Verkehrstraßen ohne Vorgärten usw. natürlich nach wie vor in Verwendung bleibt) zeichnerisch durch eine blau hinterlegte Linie dargestellt, und wird kurz, wenn auch nicht ganz genau, „blaue Baulinie" genannt. Der neue Typus schlug derartig ein, daß alle bis jetzt damit befaßten Architekten und Bauherren ihre ungeteilte Freude darüber aussprachen. Er wurde bis jetzt angewendet beim Generalbaulinienplan von Grünwald, namentlich für die dortige Korsostraße mit 10 m Vorgarten-Mindestbreite, dann längs des Isarhanges Pullach-Höllriegelsgreuth, in den Villenkolonien Großhadern und Gräfelfing und sonst ab und zu in bescheidenem Maße.

Das Verfahren hat sich bis jetzt bestens bewährt. Mißstände, welche etwa dadurch entstehen könnten, daß z. B. unmittelbar neben ein weit im Park zurückstehendes Wohnhaus auf dem Nachbargrundstück ein Stall zu stehen kommt usw., können durch besondere ortspolizeiliche Vorschriften verhindert werden. Solche Vorschriften sind für die Gemeinden Grünwald, Gräfelfing und Großhadern bereits oberaufsichtlich genehmigt und in Kraft.

Ein weiterer Versuch, bei Baulinienziehung auf die Örtlichkeit Rücksicht zu nehmen, bestand in unserem Bezirk darin, daß einzelne kleine, besondere Flächen nur auf Grund eines Bebauungsplanes, dann aber ganz ohne Baulinien bebaut werden sollen. Es sind dies Flächen, wo zwar gebaut werden kann, jedoch aus natürlichen Gründen jede Art von Baulinie zwecklos wäre, wie z. B. die Talmulde südlich der Ortschaft Grünwald, unten an der Isar, mit einigen hübschen Bauernhäusern. Von Baulinien kann in dem kesselartigen Gelände mit seinen stark gewundenen Wegen keine Rede sein; dennoch besteht kein Bedenken, in diesem Gebiet noch etwa 3—4 kleine Häuser in gefälligem ländlichen Stil errichten zu lassen. Das soll aber nur auf Grund eines vorher einzureichenden Bebauungsplanes zulässig sein, welcher alle zu erbauenden Häuser und ihre Stellung zueinander und zu den vorhandenen Wegen darstellt. Mehr darf dann hier nicht gebaut werden, als der genehmigte Bebauungsplan ausweist.

Das ist also eine Bebauung nach Flächen, z. B. 1, 2 oder 3 Häuser auf das Tagwerk, wo Baulinienziehung nicht möglich oder unpraktisch ist. Als derartige Flächen habe ich im Generalbaulinienplan für Grünwald die Talmulde und noch einige hierzu geeignete Stellen durch Anlegen mit grüner Farbe und durch rote Schraffur gekennzeichnet.

Natürlich können die beiden Typen, die „blaue Baulinie" und die „Bebauung nach Flächen und Bebauungsplan" nicht überall, sondern nur in ganz besonderen Fällen Anwendung finden, und sollen keineswegs etwa die bauordnungsmäßige Baulinie verdrängen, was ja auch gesetzlich gar nicht möglich wäre.

Beide Typen können vor allem nur bei offener Bauweise und in Straßen mit Vorgärten in Betracht kommen, besonders eben in Villen- und Waldkolonien, sog. Gartenstädten, der zweite Typus nur für kleine Flächen in stark bewegtem Gelände.

Architekt Adolf Fraaß, München.

Südd. Bauzeitung, XVII. Jahrg. Nr. 27, 6. Juli 1907.

CHRONIK

AD. HARTUNG.

Diesem Hefte sind nur 7 Tafeln beigegeben. Heft 5 wird dagegen 11, den engeren Wettbewerb um den Bebauungsplan für Landshut i. B. betreffende Tafeln erhalten.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G. Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

Zur Gewinnung von Entwürfen für einen Stadtpark schreibt Hamburg einen IDEEN-WETTBEWERB unter deutschen Künstlern ohne Rücksicht auf ihren Wohnsitz im Inlande oder Auslande aus.

Preise: ein erster von M. 10000,—, zwei zweite von je M. 6000,—, zwei dritte von je M. 4000.

Drei weitere Entwürfe können zum Preise von je M. 1500,— angekauft werden.

Preisrichter u. a. Baudirektor Zimmermann, Oberingenieur Sperber, Friedhofdirektor Cordes, Architekt Rambatz, Gartenbauingenieur Jürgens in Hamburg, Professor Friedrich von Thiersch, München, Gartendirektor Heicke, Frankfurt a./M.

Es soll eine öffentliche Parkanlage geschaffen werden, die den Bewohnern der Stadt und ihren Besuchern die Möglichkeit eines durch die Kunst veredelten Naturgenusses bietet, zugleich allen Schichten der Be-

völkerung gleichmäßig Gelegenheit zum Aufenthalt und zur Bewegung in freier Luft. Dazu stehen rund 178 ha Laub- und Nadelwald, Acker- und Wiesenland zur Verfügung. Auf dem höchsten Punkte soll sich ein 50 m hoher Wasserturm erheben für den bereits ein Entwurf vorliegt — mit Wassertreppen und Beckenanlagen. Dazu werden gefordert: ein Teich, Spiel- und Tummelplätze, eine Wirtschaft mit Musikhalle, ein Kaffeehaus usw., also ziemlich umfangreiche Bauanlagen in Verbindung mit den Parkanlagen, deren Kosten allein 3,5 Millionen M., mit den Bauten 4,360,000 M. betragen sollen.

Einlieferung der mit der deutlichen Bezeichnung „Wettbewerb Stadtpark Hamburg" zu versehenden Entwürfe vor dem 15. Juni 1908, mittags 12 Uhr, im Zentralbureau des Ingenieurwesens der Baudeputation, Bleichenbrücke 17 II portofrei. Bedingungen ebendaselbst.

Zum SCHILLERPARK-PREISAUSSCHREIBEN vom 23. Dezember 1907 in Berlin. Das Preisgericht ist auf 15 Mitglieder erweitert worden. Es werden als Preisrichter noch folgende Herren tätig sein:

Königlicher Geheimer Baurat, Professor Kayser, Berlin, Landesbaurat, Professor Goecke, Berlin, Königlicher Garteninspektor Zahn, Steglitz bei Berlin.

ACHTER INTERNATIONALER ARCHITEKTEN-KONGRESS IN WIEN 1908. Verhandlungs-Gegenstände: 1. Vorschlag des Herrn G. Harmand (London 1906) über die gesetzliche Regelung des Rechtsschutzes des künstlerischen Eigentums an Werken der Architektur (Thema II, London 1906). 2. Regelung der internationalen Wettbewerbbestimmungen (Bericht des Comité permanent und des österr. Komitees Thema X, London 1906). 3. Gesetzliche Befähigung und staatliche Diplomierung der Architekten (Bericht der Zentralvereinigung der Architekten der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder bezüglich der Gründung von Architekten-Kammern, Thema V, London 1906). 4. Erhaltung der öffentlichen Baudenkmäler (Thema IX, London 1906). 5. Regelung der staatlichen Kunstpflege, ihre Nützlichkeit oder Gefährlichkeit und ihre Verfassung. 6. Über den Betoneisenbau, Berichte von Amerika, England und Österreich (Fortsetzung des Themas III, London 1906).

Angekündigte Vorträge: 1. Professor Karl König: „Über den Einfluß der modernen Kunstrichtung auf dem Gebiete der „Architektur". 2. Architekt Leopold Bauer: „Über den Einfluß der geschichtlichen Baustile auf die Entwicklung von neuen Bauformen". 3. Professor Karl Mayreder: „Über die Wahrung der künstlerischen Interessen in den Bauordnungen von Paris, London, Rom, Berlin und Wien und Bericht über den neuen Bauordnungsentwurf für Wien". Vorbehalten: 4. Architekt Dr. jur. Erös: „Über das geistige Eigentumsrecht des Architekten". 5. Geheimer Baurat Professor Dr. A. Meydenbauer: „Über das photographische Aufnehmen zu wissenschaftlichen Zwecken". Weitere Verhandlungsgegenstände sind an den Berichterstatter und Verbandsvertreter, Herrn Professor Freiherrn von Schmidt, München, Technische Hochschule, zu richten.

Aus den allgemeinen Bestimmungen für die Internationale Baukunstausstellung in den Sälen der k. k. Gartenbaugesellschaft, Wien I., Parkring 12: 1. Die Ausstellung verfolgt nur künstlerische Zwecke. 2. Zur Ausstellung sollen nur Arbeiten gelangen, die durch heute lebende Künstler während des letzten Jahrzehnts geschaffen wurden, und zwar: A) Alle Arten Pläne, Zeichnungen und Modelle von Werken der Baukunst, sowie von Werken der Malerei, der Bildhauerei und angewandten Kunst, soweit sie mit der Baukunst in Verbindung stehen. Bei den Plänen ist das Hauptgewicht auf bildliche Darstellung zu legen. Grundrisse sollen nur in kleinem Maßstabe und nur soweit beigegeben werden, als es zur Klarstellung unbedingt notwendig erscheint. Photographien sind ausgeschlossen. B) Nach solchen Entwürfen hergestellter dekorativer Schmuck von Bauwerken, sowie Werke der angewandten Kunst im Einzelnen und — nach Maßgabe des verfügbaren Platzes — auch vereint in Gruppen als Ausstattung ganzer Räume.

In EISENACH ist zur Beratung des Baupolizeiamtes in künstlerischen Fragen ein Ausschuß gebildet worden, der aus dem II. Bürgermeister und dem Stadtbaudirektor als den Baupolizeiorganen und außerdem 1. aus einem beamteten Architekten, 2. dem Leiter der Kunstgewerbeschule und 3. einem kunstsinnigen Laien besteht. Diesem Ausschusse werden alle die Baupläne zur Prüfung nach der ästhetischen Seite hin vorgelegt, die im Stadtbild in irgend welcher Weise bestimmend auftreten werden, sei es wegen ihrer Lage oder wegen der Bedeutung und des Zweckes des Baues selbst. Auf diese Weise wird gehofft, manche Verunzierung der Stadt hintanhalten zu können.

Zur Erlangung von Entwurfsskizzen für den NEUBAU EINES RATHAUSES IN BARMEN wird unter den im Deutschen Reiche ansässigen Architekten ein Skizzen-Wettbewerb ausgeschrieben. Preisgericht: Professor Hermann Billing, Karlsruhe; Professor Theodor Fischer, Stuttgart; Geheimer Oberbaurat Professor Hofmann, Darmstadt; Stadtbaurat Kiehl, Rixdorf; Geheimer Baurat Professor Dr. Wallot, Dresden; Stadtverordneter Kommerzienrat Erbslöh, Barmen; Stadtverordneter Architekt Frese, Barmen; Stadtbauinspektor Freygang, Barmen; Stadverordneter Architekt Stahl, Barmen; Oberbürgermeister Voigt, Barmen; Beigeordneter Stadtbaurat Winchenbach, Barmen. Preise: I. Preis von 8000 M., II. Preis von 5000 M, zwei dritte Preise von je 3500 M. Außerdem werden, wenn das Preisgericht sich dafür ausspricht, zwei weitere Entwürfe zu je 1000 M. angekauft. Die Wettbewerbs-Unterlagen können vom Oberbürgermeisteramt, Rathaus, Zimmer 19, gegen Einsendung eines Betrages von 3 M., welcher nach Einreichung eines Entwurfes zurückgegeben wird, bezogen werden. Die Entwürfe sind spätestens bis zum 15. August 1908, abends 6 Uhr, ebendaselbst einzureichen. Wir kommen auf diesen, auch in städtebaulicher Hinsicht wichtigen Wettbewerb noch näher zurück.

NEUE EINGÄNGE:

ALT-BERLIN ANNO 1740 von Ernst Consentius. Mit 10 Abbildungen und 1 Plan. Geheftet 3 M., gebunden 4 M. Verlag von C. A. Schwetschke & Sohn, Berlin W. 35.

Eine Fülle neuen und unbenutzten urkundlichen Materials dient dazu, ein Bild der wirtschaftlichen Verhältnisse Berlins während des ersten Regierungsjahres Friedrichs des Großen zu geben. Dieser wichtige Zeitabschnitt findet durch die Zeugnisse der Zeit selbst vielseitige Beleuchtung, und ein Vergleich mit der Gegenwart liegt nahe. Denn damals herrschte Brotteuerung und Fleischnot; damals war die Dienstbotenfrage ebenso ungelöst wie heute; die Tabaksteuer war fast unerschwinglich; das ganze Leben gegen früher weit kostspieliger geworden, und überdies hatte eine wilde Bauspekulation zu Berlins erstem großen „Krach" geführt. In eine Zeit schwerer wirtschaftlicher Krisis fällt die Thronbesteigung Friedrichs des Großen.

Das Buch schildert, wie sich im Jahre 1740 das Leben und der Handel in Berlin abspielten. Es berichtet von den Nachtwächtern und Laternenanzündern so gut wie von den Dirnen auf der „Langen Brücke", berichtet von den Huldigungsfeierlichkeiten beim Regierungsantritt, von den Assembleen und Maskeraden in der Stadt und gibt Nachricht, wie man gewohnt, was man gegessen, welche Sorten Wein der Feinschmecker bevorzugte, und wie vielerlei fremde und einheimische Biere getrunken wurden; es weiß zu sagen, wie die Berliner sich zur Gesellschaft und im Hause gekleidet, und verrät, was der Staat und die Stadt an Steuern verlangte: an Akzise, an Grundzins und Servisgeld. — Gestützt durch urkundliches Material gelangen die materiellen Grundlagen für das Leben in der sogenannten „guten alten Zeit" hier zum ersten Male zur Darstellung.

DIE BESEITIGUNG DER RIESELFELDER VON GROSS-BERLIN. Von Carl Kade, Berlin-Weidmannslust. Baedeker & Moeller (Verlag). Berlin 1908.

FÜNFTER JAHRESBERICHT des Vereins zur Erhaltung der landschaftlichen Schönheiten in der Umgebung Münchens, besonders des Isartales. Dezember 1907.

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT. Zentralorgan für die Fortschritte der Industrie und Verkehrstechnik für Socialpolitik, Volkswirtschaft und Verwaltung. Herausgeber Dipl.-Ing. Alfred Birk, Eisenbahnobering. a. D., o. ö. Prof. a. d. K. K. Deutschen Techn. Hochschule in Prag. Verlag von A. Haase, Prag I., Annahof. Postsparkassen-Konto 50.308. Telephon 30B. Bezugspreis 1/4jährig M 6.— (Frs. 7.50) und ganzjährig M. 24.— (Frs. 30.—)

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

VESTRA HAMNOMRÅDET

CITADELLSVALLEN

CITADELLSHAMNEN

VESTRA HAMNKANALEN

MALMÖHUS SLOTT

CENTRALFÄNGELSET

LÄNSCELLFÄNGELSET

BASTIONEN KRYKPING

NORRA VALLGATAN

VESTERGATAN

SLOTTSGATAN

KANALEN

PARK

KUNGSPARKEN

RESTAURANG

SLOTTSPARKEN

RIBERSBORGS EGOR

SEKTION A—B

SEKTION C—D

SEKTION E—F

SKALA FÖR PROFIL

SKALA FÖR PLAN

METER

Bebauungsplan für die Umgebung des Schlosses Malmöhus.

Architekt: A. Nilsson, Malmö.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Schaubild zum Bebauungsplan für die Umgebung des Schlosses Malmöhus.

Gezeichnet von Architekt G. Lindgren.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A. G., Berlin.

Verfasser: Professor Ewald Genzmer, Danzig.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

c

d

Städtebilder aus Kempten im Algäu.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf für die Ausgestaltung des Münsterplatzes in Ulm.

Angekauft. Architekt: Martin Mayer, Hamburg.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf für die Ausgestaltung des Münsterplatzes in Ulm.

Angekauft. Architekt: Carl Jung, Stuttgart.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

V.D. LANGEN STRASSE AUS

CHORANSICHT

UMGESTALTUNG DES MÜNSTERPLATZES IN ULM A.D.

LAGEPLAN

Wettbewerbsentwurf für die Ausgestaltung des Münsterplatzes in Ulm.

Angekauft. Architekt: Hans Bernoulli, Berlin.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

ZUR STADTERWEITERUNG VON LANDSHUT IN BAYERN.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Zum Wettbewerb um einen Bebauungsplan für die alte Hauptstadt Niederbayerns, Landshut, die mit den stattlichen Straßen der Alt- und der Neustadt und mit der die Stadt überragenden Burg Trausnitz dem wandernden Architekten wohl vertraut ist, waren im Jahre 1905 vier bekannte Städtebauer aufgefordert, die, mit je einer festen Entschädigung von 2000 Mark bedacht, um den einzigen Preis von 1000 Mark zu ringen hatten: der städtische Bauamtmann W. Bertsch und der Architekt Otto Lasne in München, der Professor F. Pützer in Darmstadt und der Geheime und Oberbaurat Dr. Ing. J. Stübben in Berlin-Grunewald. Es dürfte noch erinnerlich sein, daß der Preis zwischen Pützer und Stübben gleichmäßig geteilt und Stübben mit der Oberleitung der Planbearbeitung betraut worden ist.

Auf den Tafeln 32 bis 43 (12 Stück; dafür sind Heft 4 nur 7 Tafeln und werden auch Heft 6 entsprechend weniger Tafeln beigelegt) sind sämtliche Pläne wiedergegeben, wonach sich wohl ein jeder ein Urteil zu bilden vermag. Deshalb dürften hier einige allgemeine Bemerkungen genügen! Der Wettbewerb war eigentlich ein zweifacher, nämlich ein wasserbautechnischer noch neben dem städtebaulichen, und zwar spielte die Entscheidung darüber, welche Flächen in Zukunft vom Hochwasser freizuhalten seien, die Hauptrolle, wie Bertsch ganz richtig in seiner Erläuterung des Entwurfes ausführte.

Das Stadtgebiet bedeckt etwa 1200 ha und wird durch den Hauptstrom und einen Nebenarm der Isar, die große und kleine Isar genannt, in drei Teile zerlegt. Der ältere und mehr bevölkerte Stadtteil liegt rechts der Isar, ein kleinerer auf der Insel zwischen beiden Wasserläufen und der hauptsächlich für die Stadterweiterung in Frage kommende Teil erstreckt sich links der Isar bis über die Eisenbahn hinaus. Die Isar führt nach Angabe des Programmes gewöhnlich in der Sekunde eine Wassermenge von 100 cbm, die aber zeitweise auf 500 cbm anwächst, bei Hochwasser sogar auf 1800 cbm, um in trockenen Jahreszeiten bis auf 60 cbm herunter zu sinken. Das Gelände links der Isar liegt, oberhalb des Stadtgebietes von Dämmen geschützt, fast durchweg im Hochwassergebiete und wird von Flutmulden bezw. die Eisenbahn beiderseits begleitenden Flutgräben durchzogen, die das überschüssige Wasser abzuführen haben. Die Frage nun, ob und inwieweit diese Flutbetten beizubehalten sein werden, eine Frage, in die überdies der Gedanke an eine Schiffbarmachung der Isar bis zur Donau hineinspielte, wäre als eine wasserbautechnische Sonderfrage wohl besser als Vorfrage, unter Umständen in einem besonderen Wettbewerbsverfahren zu klären gewesen, bevor man sie der städtebaulichen Lösung überantwortete, zumal von vorneherein feststand, daß sie in diesem Wettbewerbe nicht entschieden werden könne. So aber ist eine unerwünschte Unsicherheit in die Grundlagen des Wettbewerbes gekommen.

Es kann deshalb nicht auffallen, daß die drei Architekten Bertsch, Lasne und Pützer der Frage auszuweichen versucht haben. Bertsch hat — siehe Lageplan, Tafel 32 — die Beibehaltung der Flutbetten zunächst als notwendig vorausgesetzt, dann aber für den Fall ihrer Beseitigung die Hauptwege zur Verbindung der zwischenliegenden Flächen angegeben, die er mit Ausnahme der nördlich

der Eisenbahn gelegenen — denn hier hänge es wieder von der Art des Hochwasserabflusses ab, ob die Kreuzungen mit der Eisenbahn als Straßen-Über- oder Unterführungen zu lösen sein werden — zur Bebauung weiter aufteilte. Auch Lasne hat — siehe Lageplan, Tafel 33 — die Flutbetten beibehalten, doch — was im Urteile des Preisgerichtes nicht zum Ausdruck gekommen ist — auch im Falle sie beseitigt werden könnten, das Straßennetz so entworfen, daß dessen Lücken durch einfache Fortführung der Straßenzüge leicht auszufüllen wären. Wenn ihm zum Vorwurf gemacht werden konnte, daß er die — für die Großindustrie an der Eisenbahn und zur Verbindung der Industriegebiete zu beiden Seiten der Isar verlangten — Schienengleise mit Überbrückung der Isar als Hochbahn vorgesehen und dem Industrieviertel zwischen der großen und kleinen Isar einen allen Stadtteilen gemeinsamen Friedhof vorgelagert habe, so dürfte die Schuld in erster Linie wieder nicht den Verfasser, sondern eben die Ungewißheit über die Hochwasserabführung treffen. Denn die völlige Brachlegung des Verkehrs auf einer zeitweise im Hochwasser liegenden Flächenbahn würde sicherlich nichts den Unbequemlichkeiten eines Hochbahnbetriebes nachgeben, der immerhin der städtischen Entwicklung freie Bahn läßt — und die Erdbewegung, die eine Schiffbarmachung der Wasserstraße mit der Anlage eines Hafens mit sich zu bringen pflegt, würde auch Massen genug zu einer etwaigen hochwasserfreien Aufhöhung eines Friedhofgeländes liefern können.

Pützer endlich hat sich damit geholfen, daß er die städtische Flutmulde zwar durch eine schlanke Krümmung ihres Nordrandes etwas einschränkte, um dafür das Isarbett am Heiligen-Geist-Spitale zu erweitern, für das Gelände am Bahnhofe aber, je nachdem die Flutgräben dort beizubehalten oder zu beseitigen wären, zwei Lösungen zur Auswahl stellte — siehe Lageplan, Tafel 35. Nur der in allen Sätteln gerechte vierte Bewerber — Stübben — ist der Frage näher getreten und hat sie dadurch zu lösen versucht, daß er den nördlichen Flutgraben an der Eisenbahn und die städtische Flutmulde beibehalten hat, letztere unter Gabelung in zwei Arme, dagegen den Flutgraben südlich vom Bahnhofe unterdrückt hat — siehe Lageplan, Tafeln 40 und 41. Aber auch er gewährleistete nicht die Richtigkeit seiner Berechnungen und verlangte weitergehende Untersuchungen. Immerhin konnte nach Meinung des Preisgerichts der Bebauungsplan auf dieser Grundlage mit Sicherheit festgelegt werden.

Bei den ungleichen Voraussetzungen mußte es aber nun dem Preisgerichte schwer fallen, dem künstlerischen Gehalte der Wettbewerbsentwürfe in gleicher Weise gerecht zu werden, was sich auch in der je nach dem vorwiegenden Standpunkte verschieden ausgefallenen Beurteilung der Entwürfe deutlich ausspricht. — Ausdrücklich soll jedoch bei dieser Gelegenheit die im übrigen sorgfältige Vorbereitung des Wettbewerbes hervorgehoben werden, insbesondere die nachahmenswerte Tatsache, daß mit den Bewerbern vor Beginn der Arbeit — nur der erkrankte Herr Lasne hatte nicht daran teilnehmen können — eine gemeinsame Besichtigung der Örtlichkeit mit darauf folgender Verhandlung stattgefunden hat, in der das Programm durchgesprochen und über die einzelnen, insbesondere für die Erhaltung des alten Stadtbildes bedeutsamen Punkte eine Verständigung herbeigeführt wurde. Nicht weniger als 13 Stück Unterlagen waren den Bewerbern geliefert.

Nächst dem Erläuterungsberichte von J. Stübben war der von Otto Lasne der umfangreichste und vom künstlerischen Standpunkte aus eingehendste, den eingestreute Abbildungen wirksam unterstützten. Deshalb möge dieser Bericht mit geringen Änderungen auch selber sprechen.

1. Änderungen in den vorhandenen Stadtteilen.

„Zu verlangen ist bei einer besseren Verbindung der Neustadt mit der oberen Altstadt sowohl das Bild der Altstadt als jenes der Neustadt nach Möglichkeit zu schonen. Diese Verbindung durch etwaige Verbreiterung der Spiegelgasse oder der Kirchgasse in Vorschlag zu bringen, wie das in den allgemeinen Gesichtspunkten (des Programmes) als möglich bezeichnet ist, habe ich mich nicht entschließen können. Nach meiner Meinung müßte Hand in Hand mit der Lösung dieses Programmpunktes auch eine bessere Verbindung der oberen Altstadt mit der Freyung, also der St. Martinskirche mit der St. Jodokskirche angestrebt werden. Die Vorschläge hierfür sind auf Tafel 34 zur Darstellung gebracht; ich darf wohl annehmen, daß damit der glatteste und wenigst kostspielige Weg zur Erreichung des genannten Zieles gefunden wäre. Die verlangte Verbindung würde also durch den Häuserblock gehen, der von der Altstadt, der Schirmgasse, der Neustadt und der Kirchstraße begrenzt ist. Es wäre dabei nicht nur im oberen Teile der Altstadt jeder Eingriff vermieden; auch die Geschlossenheit des Platzes an der Martinskirche bliebe ebenso erhalten wie jene der Straßenwandungen der Neustadt, weil die Einmündungsstellen des geplanten Straßenzuges sowohl am Kirchplatz (der Kirchstraße) als in der Neustadt torartig überbaut werden sollen. Das von Punkt A aus dargestellte Schaubild zeigt die gedachte Platzwirkung."

„In den Vorschlägen für den Neubau der Heiligen-Geist-Gasse ist auch die verlangte Prucknerhausdurchfahrt dargestellt. Den Grundriß des Erdgeschosses des Hauses, wie er sich beim Umbau ergeben würde, bringt beifolgende Abbildung 1. Sehr empfehlenswert scheint mir eine solche

Abb. 1.

Lösung jedoch nicht zu sein. Die einzelnen Stockwerke, insbesondere aber das Erdgeschoß, sind zu niedrig, als daß durch solche Veränderungen die jetzige feine Wirkung, die das Prucknerhaus von der Neustadt aus hat, nicht

schwer gefährdet oder ganz zerstört würde. Nun macht aber, wenn dereinst statt des heutigen Maxwehres eine fahrbare Brücke gebaut ist, der Verkehr zur Neüstadt gewiß seine Rechte geltend — es wird also kaum etwas anderes übrig bleiben, als das Prucknerhaus zu opfern. Damit meine ich aber durchaus nicht, daß nun die Neustadt glatt durchgeführt werde; das liegt mir fern. Ich schlage vielmehr statt des heutigen Prucknerhauses eine torartige Überbauung als Abschluß der Neustadt vor."

„Für die Neustadt sollte übrigens — natürlich unter Wahrung des Landshuter Baucharakters — eine Erhöhung der Straßenwände angestrebt werden, denn im Verhältnisse zur Straßenbreite sind sie zu niedrig. Selbstverständlich nicht ohne Rücksicht auf die Umgebung; auch müßte sie durch richtig konstruierte Schaubilder auf ihre Wirkung zu den Baumassen der Trausnitz geprüft werden, die der Neustadt ihren charaktervollen Abschluß verleiht. Solche Rücksicht auf dies Vermächtnis der niederbayerischen Herzöge müßte übrigens gleich jener auf die Martinskirche, eine der allervornehmsten Aufgaben des heutigen Landshut sowohl, als seiner künftigen Bewohner sein und alle sollten sich eifrig bemühen, das Schöne zu erhalten, was die Altvorderen geschaffen; sie sollten es aber auch stolz zeigen: nicht also die Trausnitz und die Martinskirche verdecken, sondern nach Möglichkeit den Blick auf sie offen halten und hinlenken auf diesen köstlichen Schmuck, der Landshut ziert und hebt über gar viele Städte des Reiches." (Siehe die Abbildung 2 im Text.)

Abb 2.

„Wie es nicht hätte gemacht werden sollen, dafür bietet ein recht betrübendes Beispiel die neue Protestantische Kirche. Sie ist auf einen möglichst ungünstigen Platz gestellt und, von der Bahnseite her, steht sie dem Blick auf St. Martin und die Trausnitz bös im Wege. Bei künftigen Straßenführungen vom Bahnhofe her müßte darauf Rücksicht genommen und der Turm dieser Kirche nach Möglichkeit verdeckt, der Turm der Martinskirche und die Trausnitz aber frei gehalten werden. Mit Straßenkrümmungen und Rücksprüngen läßt sich dabei manches erreichen; das ist aber Einzelarbeit, die in einer Anzahl von Schaubildern niederzulegen wäre, bevor an die endgültige Festsetzung dieser Straßenzüge gegangen wird."

„Auch für die Heilige-Geist-Kirche mit ihrem famosen Backsteinturm ist Rücksicht zu fordern; wenn auch nicht für große Fernwirkung, so doch bei dem, was in der Nähe geändert oder neu errichtet wird. Das alles sollte recht fein abgewogen und zur Kirche und zum Turm gestimmt werden. Insbesondere sollte aber der reizende Blick von der Ländbrücke aus geschont und bei dem beabsichtigten Neu- oder Umbau des Heil.-Geist-Spitales möglichst erhalten werden. Bei dem früher schon erwähnten Brückenneubau und der damit zusammenhängenden Erneuerung des Köckhauses müßte ebenfalls die größte Rücksicht auf die Kirche genommen werden; sie würde am besten wohl dadurch betätigt, daß die dereinstige Firstlinie des Köckhauses ebenso fein in das hohe Kirchdach einschneidet, wie die heutige es tut. Für das Köckhaus habe ich daher lediglich eine neue Lage eingezeichnet und dabei die flußseitige Front wieder, wie bisher, in die Flußrichtung gestellt, in die gleiche Richtung, die auch die Flußseite des Heil.-Geist-Spitals besitzt, so daß mein Vorschlag eigentlich auf einen Brückenneubau hinausläuft, bei dem das Köckhaus zurückgeschoben würde. Der Neu- oder Umbau des Heil.-Geist-Spitals, der Brückenneubau mit dem des Köckschen Hauses und dazu auch noch die Einbeziehung des höchst beachtenswerten Stückes Alt-Landshut jenseits der Brücke, sowie die weitere Ausgestaltung des Platzes vor dem Postgebäude sollten überhaupt im Zusammenhange besonders behandelt werden. Es müßten dazu aber ganz andere Unterlagen vorhanden sein, als sie in den tausendteiligen Lageplänen und im Grundrisse des Köckhauses zur Verfügung stehen. Am besten dürfte sich diese Angelegenheit zum Austrag durch einen besonderen Wettbewerb eignen; innerhalb des Rahmens der heutigen Aufgabe kann sie nicht liegen."

2. Stadterweiterung.

„Die geforderte neue Hauptstraße zum Bahnhofseingange hin soll in einen Verkehrsplatz einmünden, der mit seiner Abschlußwand der Straße jede Langweiligkeit benehmen würde. Während eine linksseitige, unter torartiger Überbauung*) beginnende Abzweigung — sie ist in ihrem Verlauf in der Richtung zur Martinskirche und später zur Trausnitz eingestellt — hauptsächlich als Wohnstraße in Betracht käme, würde die Verkehrstraße nach rechts ausbiegen und in ziemlich starker Krümmung zu einem kleinen Platze führen, an dem eine Kirche und ein weiteres öffentliches Gebäude zu stehen kämen. Von dort aus ist die Straße in südöstlicher Richtung und fast geradlinig zu einem an die Rennwegstraße anschließenden Verkehrsplatz geführt, der mit zusammenhängenden, torartigen Überbauungen — je in der Richtung zur Trausnitz und zur Martinskirche — abgeschlossen werden soll, um damit den Rahmen für die Bilder zu schaffen, die sich dahinter ausbreiten. Im weiteren Verlaufe hätte unser Straßenzug zunächst mit einer Brücke den Hammerbach zu überschreiten, um dann mit einiger Überhöhung zum südlichen Teile der städtischen Flutmulde geführt zu werden, der bis zur Dammstraße offen gehalten und deshalb überbrückt werden müßte. Über die letztere hinaus soll die Straße zur Belebung des Bildes einige Rücksprünge erhalten, um dann bis zur Schwimmschulstraße fortgesetzt

*) Der Vorschlag derartiger Überbauungen kehrt öfter wieder, offenbar nicht in dem Gedanken, daß sie alle zur Ausführung kommen sollen, sondern in der Absicht, eine Auswahl zu ermöglichen. D. S.

zu werden, wo sie in die Luitpoldstraße einmünden würde. —"

„Dann erscheint mir eine Verbindung der unteren Altstadt mit der Hammerinsel notwendig, insbesondere durch eine Brücke neben Haus Nr. 3 an Stelle eines offenen Schutzdaches. Da aber auch die Verbindung von jenseits der kleinen Isar zur ganzen Inselgruppe, die sich südwestlich der Zweibrückenstraße ausbreitet, eine sehr mangelhafte ist, so bringe ich in Vorschlag, von der Bahnhofsseite her zwei weitere Verbindungen zu schaffen: im Zuge der Karlstraße sowohl, als auch in jenem der Wasserstraße. Eine Fortsetzung von der letzteren aus zur Fischergasse, ein paar Veränderungen an bestehenden Brücken und einige kurze Straßendurchbrüche sollten nach und nach hinzukommen; sie würden nicht zerstören, sondern schaffen."

„Etwas unterhalb des heutigen Maxwehres ist eine Brücke vorgeschlagen, der in der künftigen Entwicklung Landshuts eine große Bedeutung zukäme, würde sie doch mit Zuhilfenahme einer diagonalen Straßenführung zur Karlstraße dem Osten des heutigen Landshut, welcher von der Neustadt und dem rechten Isarufer begrenzt ist, eine weit bessere Verbindung zum Bahnhofgebiete bringen, sowie im Vereine mit einer anderen Brücke, die nördlich von ihr über die kleine Isar zu schlagen wäre, auch in das künftige Herz jenes Stadtteiles dringen, der östlich von der Seligenthaler Straße im Entstehen begriffen ist. — Am rechten Isarufer käme unmittelbar vor der Brücke ein Verkehrsplatz zu liegen, von dem aus die verbreiterte Bauhofstraße zur Neustadt und ein anderer wichtiger Straßenzug, der die Gasfabrik und den Viehmarkt durchschneiden soll in leichter Krümmung zur Lorettostraße und nach Hagrain usw. zu führen wäre. Der Anfang letztgenannter Straße — zunächst der Brücke — ist, um dem dortigen Verkehrsplatz ein höheres Maß von Geschlossenheit zu verleihen, wiederum torartig überbaut gedacht; wo die Straße den Viehmarkt durchschneidet, sollte zur Schonung des Regierungsgebäudes dessen Garten bis an die Straßenflucht vorgerückt und in der eingezeichneten Ausdehnung mit Bauverbot belegt werden."

„Der Vollständigkeit halber sei auch hier noch das Verlangen gestellt, daß die beiden Isarbrücken an der Zweibrückenstraße je eher desto besser beseitigt und durch massive Steinbrücken mit entsprechenden Breitenabmessungen und in einer Architektur, die auf den Landshuter Baucharakter Rücksicht nimmt, ersetzt werden möchten."

„Eine weitere Bebauung des Prühfeldes, als sie bisher vorgenommen wurde, erscheint mir nichts weniger als erstrebenswert; diese Bemerkung möchte ich noch dahin erweitern, daß die Führung einer Höhenstraße über dieses Gebiet, die etwa von der Einmündung des Klöpflgrabens in die Münchner Straße beginnen und in einer Kehre über die Ludwigshöhe nach Berg führen könnte, unheilvollen Schaden für Landshut brächte. Wer an einem schönen Sommertage mit offenem Auge von der Ludwigshöhe kommt und bewundernd das Bild der von saftigem Baumgrün umsäumten Trausnitz in sich aufnimmt, und der isardurchströmten Stadt zu Füßen mit ihrem himmelansteigendem Turm, und den Wiesen und Feldern weiter außen, und den Höfen und Dörfern vor dem bewaldeten Abschlusse zum Horizont, der wird diesen Blick nicht leicht vergessen, er wird aber auch finden, daß dort der Gesamtheit erhalten werden müsse, was ihr noch verblieben ist." — Siehe Textbild 3.

Abb. 3.

„Unterhalb des Prühfeldes, jenseits der Münchner Straße, breiten sich bis zum Isarufer die Grieserwiesen aus. Der Blick von ihnen nach St. Martin und der Trausnitz ist entzückend schön. Auch der sollte erhalten werden. — Mein Vorschlag geht also dahin, auf den Grieserwiesen keinerlei Parkanlagen zu schaffen, sondern ihnen den Charakter als „Wiese" sowohl als auch als „Festplatz" zu bewahren. Die schönen Pappelgruppen sollten dabei erhalten bleiben. Die Wittstraße wäre in konkaver Biegung bis an das westliche Ende der Grieserwiesen, gegen die Münchener Landstraße, zu führen und hätte dort eine torartige Überbauung zu erhalten. Der „Festplatz" würde hierdurch und durch die geschlossene Häuserreihe, die ich für die Wandung der Wittstraße in Vorschlag bringe, zusammengefaßt und der Blick in erhöhtem Maße auf die Perlen Landshuts, die Martinskirche und die Trausnitz gelenkt. — In einem Schaubild vom Punkt B aus gezeichnet, ist dieser günstige Blick zu Kirche und Burg dargestellt." — Siehe Textbild 4.

„Ein eigentliches Villenviertel mit freistehenden, von Gärten umgebenen Bauten ist dort nicht gedacht, sondern damit eine geschlossene Wandung entstehe, eine Bebauung mit Reihenhäusern. Zu diesem Vorschlage, der eigentlich programmwidrig ist, denn für die Wittstraße sind Villen verlangt, bin ich zu der Überzeugung gekommen, daß an dieser Stelle geschlossene Bebauung geradezu notwendig sei. — Die Münchner Straße erhebt sich bis nahezu 9 m über die Grieserwiesen und selbst wenn man damit rechnet, daß ihre Höhenlage etwas gesenkt und jene der Wittstraße gehoben werden könnte,

Abb. 4.

so würden immer noch Höhenunterschiede bis zu mehr als 7 m bleiben. Bei offener Bebauung diesen Unterschied auszugleichen, ist eine sehr mißliche Sache; sie kann gemacht werden, würde aber sehr wahrscheinlich zu nichts weniger als guten Erscheinungen führen. Es sollte also sowohl an der Witt- als an der darüber liegenden Münchner Straße (dort jedoch nur auf der Talseite, auf der Bergseite wäre offen zu bauen), geschlossen gebaut werden. Die Höhenunterschiede könnten dabei zum Ausgleich kommen, wie nachstehender Durchschnitt (Textbild 5) das zeigt."

Abb. 5.

„Mit der sogenannten offenen Bauweise sollte für die Folge recht vorsichtig umgegangen werden, wo vor allem so breite Abstände von den Nachbargrenzen eingehalten werden können, daß sie sich zur Anpflanzung eignen."

„Im übrigen wird geschlossene Bauweise empfohlen. Die Gebäudehöhe wäre den Straßenbreiten anzupassen und sollte nur in den Hauptverkehrstraßen zwei Stockwerke über dem Erdgeschoß überschreiten. Verkehrsplätze sind in genügender Zahl vorgesehen und möglichst geschlossen gehalten, so daß auch die Aufstellung von Brunnen und sonstiger Platzzier leicht ermöglicht wird. Dreieckige Verlegenheitsplätze kommen im allgemeinen nicht vor."

Mit vorstehendem Auszuge ist zugleich das wesentliche berührt, worauf es bei diesem Wettbewerbe ankam, so daß sich jetzt weitere Ausführungen erübrigen dürften, ohne den anderen Mitbewerbern zu nahe zu treten. Möge dies Herrn Lasne, dessen Entwurf vom Preisgericht geringer eingeschätzt worden ist, als er es wohl verdient hat, zu einiger Genugtuung gereichen! Jeder der vier Entwürfe hat seine Vorzüge, wie es von so berufenen Meistern nicht anders zu erwarten war, der eine mehr in technischer, der andere mehr in künstlerischer Richtung, auch der äußerlich etwas unscheinbare, jedoch manchen schönen Gedanken in sich bergende Entwurf von Bertsch. Pützer und Stübben haben ihre Pläne mit reichlichen Bildbeigaben bedacht — siehe Tafeln 36—38, 42 und 43. Zum besseren Verständnisse ist auf Tafel 39 auch der Lageplan des gegenwärtigen Landshut in größerem Maßstabe beigefügt.

Für die bereitwillige Überlassung aller Unterlagen zur Veröffentlichung sei hier dem Magistrate bestens gedankt. Eine Anzahl von Ratschlägen hat schließlich das Preisgericht noch der Stadtgemeinde für die weitere Bearbeitung des Planes mitgegeben, die sich, abgesehen von der Lösung der Hochwasserfrage, der Aufstellung einer Staffelbauordnung mit Regelung der Anliegerbeiträge und der Empfehlung eines die zwangsweise Umlegung von Grundstücken ermöglichenden Gesetzes, namentlich auch auf die Erhaltung des alten Stadtbildes erstrecken. Möge sich der Wettbewerb recht fruchtbar erweisen, indem möglichst viele der mannigfachen Anregungen beherzigt werden, auf daß sich Technik und Kunst, Altes und Neues glücklich verbinden!

DER ACHTE INTERNATIONALE WOHNUNGSKONGRESS IN LONDON VOM 3.—10. AUGUST.

Von Professor Dr. C. I. FUCHS, Freiburg i. B. (Schluß aus Heft 4).

Für uns waren zwei andere Fragen wichtiger: zunächst die Frage der Wohnungsinspektion und Sanierung ungesunder Viertel, für welche zutreffenderweise zwei holländische und ein englischer Bericht erstattet wurden, aus welchen man deutlich erkennen konnte, wie Holland heute auf diesem Gebiete das früher hier führend gewesene England überflügelt hat und für alle Länder vorbildlich geworden ist, und dann besonders die Frage der Bauform: Kleinhaus oder Mietkaserne, über die neuerdings in Deutschland ein so heftiger und leider in so wenig vornehmen Formen geführter Kampf entbrannt ist. Der hier von dem Engländer Aldridge erstattete Bericht

enthielt in knapper und wirkungsvoller Form alle zu Gunsten des Kleinhauses, insbesondere des Einfamilienhauses gegen die Mietskaserne in die Wagschale fallenden Momente und war ein starkes und wirkungsvolles Eintreten für jenes und gegen diese. In der hier sich anschließenden Besprechung entwickelte ein deutscher Verfechter der Mietkaserne eine eigenartige „Philosophie" des Wohnens und der Wohnbedürfnisse in England und in Deutschland, von der es in dem davon handelnden Leitartikel eines Berliner Blattes heißt, daß er danach den Philosophen als großer Nationalökonom, den Nationalökonomen als ein großer Philosoph erscheinen mußte. Sie übersah, daß auch in England, ebenso wie in Hamburg, das Draußenwohnen erst neueren Datums ist und andererseits auch in Deutschland in früheren Jahrhunderten, ja bis zur Mitte des letzten das Einfamilienhaus die Regel bildete. Richtig an diesem Versuch, den heutigen Unterschied der deutschen und englischen Wohnweise aus nationalen Eigentümlichkeiten zu erklären, ist höchstens, daß allerdings die deutsche Bevölkerung dem ihr zunächst von absoluten Fürsten, wie in Berlin, dann von ungeschickten Städtebauern durch verfehlte Bebauungspläne und Bauordnungen*) aufgezwungenen großen Miethaus weniger Widerstand entgegengesetzt hat, als die englische bei der Erbauung der ersten Mietkasernen durch die Stadtgemeinde, wie in Manchester und Liverpool, — und zwar vielleicht um so weniger, je schwächer in ihr die rein germanischen Volksbestandteile geworden sind. Denn da, wo diese noch am stärksten erhalten sind, wie am Rhein und in Nordwestdeutschland, ist jene Entwicklung am wenigsten weit gediehen, ja Hamburg hat heute noch zum Teil, Bremen sogar überwiegend dieselben Wohnverhältnisse wie England.

Der praktische Charakter des Kongresses kam nun aber weiterhin vor allem dadurch zum Ausdruck — und das ist eine höchst bedeutsame Neuerung gegenüber allen bisherigen — daß sich an den immerhin äußerlich theoretischen Teil, d. h. die Verhandlungen der ersten drei Tage, ein rein praktischer zweiter Teil in Form einer dreitägigen bis Liverpool führenden Besichtigungsreise anschloß, — ein großartiger Anschauungsunterricht, die Gegenleistung, welche England den fremden Besuchern für die Belehrung bot, die sie ihm brachten. Schon am Samstag vor den Verhandlungen, wo nur erst ein Teil der Kongreßbesucher anwesend war, wurden in London und Umgebung eine Reihe von Besichtigungen unternommen, bei welchen jedoch ein wichtiger Gegenstand bedauerlicherweise ausgelassen wurde, nämlich die vielleicht nicht durchweg künstlerisch, aber jedenfalls wirtschaftlich vortrefflichen Kleinhaussiedelungen des Londoner Grafschaftsrates, während dessen große Miethäuser in den Sanierungsgebieten gezeigt wurden. In den Verhandlungstagen selbst wurde an einem Nachmittag die im Entstehen begriffene „Gartenstadt" Letchworth besucht, jener großartige Versuch, eine ganze Stadt von 30000 Einwohnern aus dem Boden zu stampfen, der heute schon als grundsätzlich geglückt bezeichnet werden kann, nachdem auch der vor zwei Jahren noch fehlende eigentliche Stadtkern jetzt mit einer Geschäftsstraße in Angriff genommen worden ist; es hat für England besonders auch dadurch ein großes Interesse, daß es den Nutzen eines einheitlichen Bebauungsplanes an einem praktischen Beispiel vor Augen führt und mit seinen zwei Ausstellungen von billigen Kleinhäusern die Frage der Abstufung der baupolizeilichen Vorschriften in der Richtung einer Erleichterung für Kleinhäuser auch in England aufgerollt hat.

Auch auf der großen Besichtigungsreise selbst wurde zunächst eine weitere derartige Ausstellung von Kleinhäusern (Einzelhäusern bezw. Doppelhäusern) besichtigt, welche die Stadt Sheffield auf ihr gehörigem Gelände in der Nähe von ihr selbst erbauter städtischer Kleinhäuser veranstaltete. Sie bot in künstlerischer Beziehung nicht so reizvolle, aber dafür solidere und sehr preiswerte Modelle mit zum Teil vortrefflichen Grundrissen. Auch die bereits gebauten Reihenhäuser der Stadt sind als sehr gut zu bezeichnen und besonders bemerkenswert, weil sie keinerlei Opfer der städtischen Steuerzahler erfordern und dennoch im kleinsten Typ schon zu 5 Schilling die Woche Einfamilienhäuser bieten, in welchen auch ungelernte, aber regelmäßig beschäftigte Arbeiter wohnen können.

Der zweite Tag führte die Teilnehmer der Reise nach Liverpool und gab ihnen hier Gelegenheit, die ganze, namentlich für den deutschen Besucher verblüffende Verkommenheit, Schmutzigkeit und Zerlumptheit der irischen Bevölkerung kennen zu lernen, für welche die Stadt hier, und zwar an Stelle der ehemaligen slums, ganz in der Nähe des Hafens, neue anständige Wohnungen zu erschwingbaren Mieten gebaut hat, so daß in ihnen wirklich wieder, wenigstens zu drei Vierteln, dieselbe Bevölkerung wohnt, wie in den niedergerissenen Vierteln — ein nirgends sonst bei Sanierungen erreichtes Ergebnis. Allerdings hat sie bei dem letzten größten Unternehmen, der Hornby Street Area, das hauptsächlich besichtigt wurde, leider den vortrefflichen Typ der früheren von Dryden Street und Kempston Street*) mit 2½ geschossigen Reihenhäusern verlassen und 3geschossige Mietshäuser, an einer Stelle sogar ein 4geschossiges nach dem uns fremdartig anmutenden „Balkonsystem" gebaut und dieses dabei weniger richtig angewendet, als der Londoner Grafschaftsrat bei seinen jüngsten Miethäusern, indem dort das Wohnzimmer, hier dagegen Spülküche und Klosett auf den Balkon münden.

Trotzdem diese Bauweise etwas billiger ist, als die vorher angewandte, ist auch hier infolge der vorgeschriebenen kurzen Tilgungsfrist noch ein Zuschuß erforderlich. Wenn die Bevölkerung in diesen eben erst bezogenen neuen Häusern noch den alten Schmutz und die alte Verkommenheit aufweist, so wird demgegenüber von der Stadt und wohl mit Recht betont, daß hier eben der erzieherische Einfluß der anständigen Wohnung noch nicht hat wirksam werden können, während er in den älteren Häusern der Stadt schon in einer bedeutenden Abnahme der Kriminalität usw. zutage getreten ist. Um so bedauerlicher ist es allerdings, daß gerade diese älteren Bauten, die zugleich den besseren Haustyp darstellen, infolge der Kürze der Zeit aus dem Programm gestrichen wurden. Bei aller Zerlumptheit und Schmutzigkeit der Kinder in den besuchten Vierteln, überraschte doch alle Besucher das gesunde und frische Aussehen der barfüßigen, von Schmutz starrenden Jungen und Mädchen, das von deutschen wie englischen Beurteilern dem blassen

*) Vgl. mein Buch „Zur Wohnungsfrage", Leipzig 1904, und die hier gegebenen Abbildungen.

Aussehen der gut gekleideten Kinder aus den Berliner Mietkasernen gegenübergestellt wird als Ergebnis der niedrigeren in England üblichen Bebauung, welche die Kinder mehr ins Freie bringt.*)

Wie ein Traum war das Bild, das gegenüber diesem Abgrund von Verkommenheit am Nachmittag den Besuchern sich in der unvergleichlichen Arbeiterkolonie des Seifenfabrikanten Lever in Port Sunlight darbot. Diese Siedelung ist in ihrer ganzen Anlage wie in Ausgestaltung der einzelnen Wohnungen künstlerisch so hervorragend, daß sie die größte Bewunderung für den Hochstand der häuslichen Architektur in England erwecken muß, und hat wohl bei allen Besuchern die höchst gespannten Erwartungen übertroffen. Sie ist schon so oft beschrieben worden, daß eine nähere Schilderung sich hier erübrigt. Auch das am anderen Tage zum Abschluß der Reise besuchte Bournville bei Birmingham, die Schöpfung des Kakaofabrikanten Cadbury, eines Quäkers, vermochte es als Gesamtanlage nicht mehr zu übertreffen, obwohl es ihm in künstlerischer Beziehung sehr nahe kommt, ja namentlich durch den Blumenschmuck der einzelnen schon länger stehenden Häuser sich besonders auszeichnet und in sozialpolitischer Beziehung insofern überlegen ist, als sein Gründer dieses unabhängig gemacht und einer Stiftung übertragen hat, und daher auch nicht nur Arbeiter seiner Fabrik wie bei Lever, sondern, und zwar fast zur Hälfte, auch andere darin wohnen und zum Teil Eigentümer der Häuser (nicht des Grund und Bodens) sind. In bezug auf Bebauungsplan und architektonische Gestaltung der Kleinhäuser bieten jedenfalls beide Ortschaften unübertreffliche Vorbilder für die ja jetzt auch in Deutschland einsetzende „Gartenstadtbewegung“.

Diese so ungemein lehrreiche Reise hatte freilich einen großen Mangel und mußte ihn bei der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit auch haben: sie zeigte den Besuchern nur Extreme, d. h. Ausnahmen! Einerseits die Wohnungsverhältnisse der alleruntersten Klassen in den slums, die von einem Tiefstand sind, wie ihn die anderen Länder, insbesondere Deutschland, kaum oder doch nur ausnahmsweise kennen, andererseits ideale Arbeiteransiedelungen für die oberen Arbeiterschichten, die auch jedenfalls einstweilen nur ausnahmsweisen Charakter tragen. Wie aber die Masse der englischen Arbeiter und des Mittelstandes heute schon lebt und wohnt, das wurde nicht gezeigt und konnte wohl auch nicht gezeigt werden.

Es blieb dem Einzelnen überlassen, sich davon ein Bild zu machen, und jede von den vielen und langen Eisenbahnfahrten bot dazu Gelegenheit, indem sie die endlosen Reihen netter, einfacher, wenn auch etwas einförmiger Häuschen mit oder ohne Vorgarten, aber jedenfalls mit einem kleinen Hintergarten zeigte, in welchem der englische Mittelstand und die gelernten höher bezahlten Arbeiter im weiten Umkreis um die Städte herum wohnen. Wer an einem Samstagnachmittag oder Sonntag die Bewohner dieser Häuschen mit ihrer Familie in ihren Gärten hat sitzen oder auf dem Rasen liegen sehen, hat sich nun sicherlich dem Eindruck nicht verschließen können, wie viel höher der Wohnstandard dieser Klassen in England ist als in Deutschland, wo sie in Mietkasernen von der Natur abgeschnitten leben und Sonntags erst weite Fahrten mit Straßenbahn oder Eisenbahn machen müssen, um mit ihr in Berührung zu kommen und in Vergnügungsorten zweifelhafte Erholung zu finden, — dem ist auch die gewaltige Bedeutung des englischen Sonntags in Verbindung mit der englischen Wohnweise für die Volkskraft zum Bewußtsein gekommen.

Die Wohnungsfrage hat in England eben, wie der Fachmann weiß, wie aber wohl die Menge der Kongreßbesucher nicht wußte und aus den gezeigten verwirrenden Extremen auch kaum zu erkennen vermochte, einen wesentlich anderen Charakter als in Deutschland.*) Die Mittelklassen und die oberen Schichten des Arbeiterstandes wohnen bei relativ nicht höherem Aufwand viel besser als bei uns; für sie gibt es höchstens im ästhetischen Sinne eine Wohnungsfrage: die Reformierung der suburbs in künstlerischer Beziehung nach dem Muster von Letchworth, Port Sunlight und Bournville. Als wirtschaftliches und soziales Problem aber besteht die Wohnungsfrage in England wesentlich nur für die ungelernten Arbeiter. Hier sind nun wieder zwei Arten zu unterscheiden. Die ungelernten aber regelmäßig beschäftigten gilt es und ist es möglich, mit Hilfe von gemeinnützigen Siedelungsgesellschaften, Baugenossenschaften in unserem Sinne, die seit kurzem in England auch einen großen Aufschwung nehmen, oder durch Eigenbau der Stadtgemeinde auch aus dem Stadtinnern herauszuziehen in die Vorstädte und sie hier so unterzubringen, wie bisher die gelernten Arbeiter oder vielleicht gleich noch besser, wie in den „Gartenstädten“ im engeren und weiteren Sinne. Die unterste, halb kriminelle Schicht aber, ungelernte und nicht einmal regelmäßig beschäftigte Arbeiter, die immer in der Nähe der Arbeitsgelegenheit bleiben müssen, werden im allgemeinen nur im Stadtinnern in Miethäusern für mehrere Familien untergebracht werden können, und was hier selbst für die tiefststehende Bevölkerung dieser Art erreicht werden kann, hat Liverpool in mustergültiger Weise bewiesen, dem es, wie erwähnt, bis jetzt allein gelungen ist, bei seinen Sanierungen über drei Viertel derselben Bevölkerung wirklich in den neuen städtischen Häusern unterzubringen.

In Deutschland haben wir mit dieser intensiv schwierigsten aber extensiv kleineren Aufgabe bis jetzt nur ausnahmsweise zu kämpfen, aber wir haben die extensiv sehr viel größere zu lösen, zunächst einmal unsere Mittelklassen und oberen Arbeiterklassen, ja selbst den größten Teil unserer wohlhabenden Klassen von der Herrschaft der Mietkaserne zu erlösen und ihnen ein gleich menschenwürdiges und gesundes Wohnen wie in England zu ermöglichen. Möge der Londoner Internationale Wohnungskongreß mit seinem reichen mittelbaren und unmittelbaren Anschauungsunterricht auch zur Förderung dieses Zieles beitragen!

*) Vgl. Horsfall in der Zeitschr. f. Wohnungswesen, 4. Jahrg. Nr. 18.

*) Vgl. mein oben genanntes Buch, Teil II: „Kommunale Wohnungsreform in England und Schottland“.

*) Zu Seite 62. An verfehlten Bauordnungen tragen die Städtebauer in den seltensten Fällen die Schuld. D. S.

DER GENERALVERBAUUNGSPLAN DER STADT VILLACH.

Von EUGEN FASSBENDER, Wien.

Prächtig liegt Villach inmitten des Kärntnerlandes, durchrauscht von den Fluten der Drau, umgeben von den mächtigen Gebilden der Alpen. Das weite Tal, in welchem die Drau und die Gail ihre Vereinigung unterhalb Villach finden, ist im Westen begrenzt von der Villacher Alpe, auch Dobratsch genannt, an deren Ausläufern in einer Seehöhe von durchschnittlich 500 m die Stadt liegt. Der Villacher Alpe folgt im Rundblick nördlich der Bleiberg, eine Fernsicht auf die schneebedeckten Tauern, der Wollanig und weiter die Gerlitzen, zu deren Füßen der Ossiacher See liegt. Gegen Osten in der Richtung zum Wörther See verflacht sich das Rundbild, um dann in dem mächtigen Zuge der Karawanken mit dem majestätischen Mittagskogel und dem von ferne herblickenden Mangart einen unvergleichlich schönen Abschluß gegen Süden zu erhalten. Aber nicht nur die nächste, sondern auch die weitere Umgebung Villachs ist eine landschaftlich entzückend schöne. Das ist auch der Grund, warum Villach den Sommer über von Fremden überaus zahlreich besucht wird.

Villach, die zweitgrößte Stadt Kärntens, ist derzeit in fortschreitender Verbauung, welche es dringend erheischt, in einer zielbewußten, dem Gesamtinteresse der Stadt dienlichen Weise geplant und durchgeführt zu werden. Die weitere Entwicklung Villachs, demnächst der Knotenpunkt von acht Bahnlinien, wird mächtig durch den bevorstehenden großen Verkehr der Karawanken- und Tauernbahnen gefördert werden, die den unmittelbaren Verkehr von Süddeutschland zur Adria und nach Italien über die Stadt führen werden.

Der Stadt Villach steht somit eine hoffnungsreiche Entwicklung und Vergrößerung bevor. In dieser Erkenntnis hat deren Gemeindevertretung, mit dem Bürgermeister Herrn Friedrich Scholz an der Spitze, die Aufstellung eines Generalverbauungsplanes beschlossen, und erging im Oktober 1905 an den Verfasser der Auftrag zur Ausarbeitung.

Nach eingehenden Studien an Ort und Stelle verfaßte dieser das folgende Programm:

Der Generalverbauungsplan hat das gesamte Stadtgebiet von Villach, bestehend aus der Stadtgemeinde Villach und jenen anrainenden Ländereien der Nachbargemeinden, welche zum Stadtgebiete einbezogen werden, zu umfassen und des weiteren die Hauptstraßenzüge anzugeben, die dieses gesamte Stadtgebiet mit seiner weiteren Umgebung in geeignete Verkehrsverbindung zu bringen haben. Dabei ist ein Augenmerk den durch das Stadtgebiet führenden Eisenbahnlinien und ihren Bahnhöfen zuzuwenden, die schon gegenwärtig der freien baulichen Entwicklung der Stadt hinderlich sind und es in Zukunft noch mehr sein werden, wenn nicht dagegen rechtzeitig Abhilfe getroffen wird. Bemerkt sei hierzu, daß ein Hauptbahnhof dem zur Fremdenstadt werdenden Villach in jeder Beziehung am vorteilhaftesten wäre.

Der Generalverbauungsplan hat im Vereine mit der neuen Bauordnung Vorsorge zu treffen, daß der Ausbau der Stadt in den kommenden Zeiten nach den Anforderungen des Verkehrs, einer organischen Verbauung und nach den gesundheitlichen und Schönheitsanforderungen vor sich gehe, und hat solchen Maßnahmen vorzubeugen, welche der Entwicklung der Stadt hinderlich sein könnten.

Für alle Verkehrswege im Stadtgebiete ist eine geregelte, möglichst verglichene Höhenlage zu bestimmen, mit der auch die von auswärts einmündenden Straßenzüge in Einklang zu bringen sind. Ein Hauptaugenmerk ist darauf zu richten, sowohl die bereits verbauten als auch die neu zur Besiedlung bestimmten Gelände, die im Überschwemmungsgebiete der Flüsse Drau und Gail liegen, durch Hebung der Verkehrswege über den Hochwasserstand gegen Überschwemmungsgefahren zu sichern. In den bereits ganz oder teilweise verbauten Stadtteilen ist die Regelung der bestehenden Verkehrswege, Plätze und Anlagen, sowie die Eröffnung neuer notwendiger Verbindungen oder Plätze vorzusehen. In den alten Stadtteilen ist die Regelung unter tunlichster Wahrung des historischen Charakters der Stadt und unter Schonung der hervorragenden alten und neuen Bauwerke durchzuführen. Des weiteren wären in den alten und neuen Stadtteilen geeignete Plätze zur Aufstellung von Denkmälern und öffentlichen Brunnen anzugeben.

In den neuen, zur Verbauung bestimmten Stadtteilen sind neue Plätze als örtliche Mittelpunkte, neue Haupt- und Nebenstraßenzüge, sowie die Verwendungsart der entstehenden Stadtteile zu Wohn-, Geschäfts- und Industriezwecken festzustellen, und ist das Stadtgebiet in Zonen mit geschlossener und offener Bauweise einzuteilen. Hierbei ist zu beachten, daß den örtlichen Verhältnissen entsprechend für Villach sich vornehmlich folgende Verwendungsarten ergeben. Zu Wohnzwecken: Am rechten Drauufer die zum Stadtgebiete einzubeziehenden Gelände von St. Martin, Neu-St. Martin, Völkendorf, Judendorf und Warmbad-Villach, weiter der obere Teil von Perau und die Ländereien südlich der Stadt (Kathareinfeld); am linken Drauufer das Gebiet nördlich von der Südbahntrasse. Zu Industriezwecken vornehmlich das Gebiet östlich der Nikolaikirche, nämlich jenes, das von der Südbahnlinie, von der Klagenfurter Straße und vom linken Drauufer umschlossen ist; ferner Gebiete südöstlich von der Stadt längs des Überflutungsgebietes der Gail. In den Industriegebieten wäre auch auf die Anlage von Industriegleisen Bedacht zu nehmen. Zu Geschäftszwecken sind in Villach keine besonderen Viertel anzugeben; diese werden sich im Laufe der Zeiten von selbst ergeben, und zwar je nach Bedarf und eingestreut in die verschiedenen Stadtgegenden.

Für Villach besteht folgendes Erfordernis an öffentlichen Neubauten und Neuanlagen in entsprechender Anzahl und Verteilung im Stadtgebiete: Kirchen, Schulen, Theater, Saalbauten, Amtshäuser, Markthallen, Versorgungshäuser, Spitäler, Friedhöfe, Schlachthof, Zentralbahnhof, öffentliche Grünanlagen, Stadtgarten, Kinderspielplätze, Schwimm- und Badeanstalten, Kasernen. Für dieses Erfordernis wären geeignete Plätze in Vorschlag zu bringen.

Bei allen Regelungsvorschlägen sollen die Kosten und die tunlichste Wahrung der Privatinteressen in Betracht kommen. Alle durch die Aufstellung eines Generalverbauungsplanes sich ergebenden Änderungen oder Ergänzungen der derzeit für Villach geltenden Bauvor-

schriften sind namhaft zu machen, damit sie in die neue Bauordnung für Villach aufgenommen werden können. Gleichwie für die neue Bauordnung ist auch für den Regelungsplan Gesetzeskraft zu erwirken, damit dessen Maßnahmen nicht zum Nachteile der Stadt außer acht gelassen oder umgestoßen werden.

Vergrößerung des Stadtgebietes.

Im Dezember 1905 trat ein denkwürdiges Ereignis für Villach ein. Nachdem nicht nur allein die Stadt, sondern auch die anrainenden Nachbarorte in den letzten Jahrzehnten an Ausdehnung zunahmen, kamen sie bereits in bauliche Berührung miteinander. Diesen Umstand nahm der verdienstvolle und sehr auf das allgemeine Wohl bedachte Bezirkshauptmann von Villach, Herr k. k. Landesregierungsrat Hans Schuster, wahr, um die Einverleibung der anrainenden Nachbargemeinden St. Martin, Völkendorf, St. Johann, Judendorf, Warmbad-Villach, Perau, St. Agathen und schließlich Federaun in das Stadtgebiet Villach anzubahnen und durchzuführen, um so gewissermaßen ein Großvillach zu schaffen.

Diese sehr im Interesse aller beteiligten Gemeinden gelegene Tat wird wesentlich zur organischen Entwicklung der Stadt beitragen. Vor der Vergrößerung zählte Villach 9173 Einwohner, nachher 11 662.

Die bekannte Erscheinung unseres Zeitalters, daß die Städte in einer früher nicht gekannten schnellen Weise anwachsen, zeigt sich auch bei Villach. Nach dem Rückgange des alten Handelsortes im 17. Jahrhundert trat ein Stillstand im Wachstum der Stadt ein, der bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts dauerte, worauf wieder ein ansehnlicher Aufschwung erfolgte. Das mögen kurz folgende Daten erweisen: Im Jahre 1848 zählte die Zivilbevölkerung der Katastralgemeinde Villach 2847 Einwohner, welche Zahl sich bis Ende 1905 auf 9173 steigerte. Somit war in einem Zeitraume von 57 Jahren ein Zuwachs von 6686 Einwohnern oder 268% zu verzeichnen, was einer Vermehrung von 25% im Jahrzehnt gleichkommt, oder anders gerechnet: im Jahre 1905 erreichte die Bevölkerungszahl das 3,68fache vom Jahre 1848.

Eignung Villachs inbezug auf seine künftige Entwicklung (Fremdenstadt, Industriestadt).

Villach wird infolge seiner geographischen und politischen Lage, seiner natürlichen Grenzen und aller anderen Umstände nie eine Großstadt werden. Die Stadt dürfte auch keine hervorragende Sommerfrische werden, hierzu fehlen ihr die klimatischen und örtlichen Vorzüge, wie sie andere Orte durch ihre Lage am Meere, an Seen oder durch ihre Höhenlage oder infolge bedeutender Heilquellen besitzen. (Nur Warmbad-Villach hat eine prächtige, aber nur kleine Heilquelle.) Der große und bedeutende Vorzug der Stadt Villach ist aber seine überaus günstige Lage inmitten einer herrlichen Alpenwelt und des weiteren, daß sie in kurzem der Knotenpunkt von acht bedeutenden Eisenbahnlinien sein wird. Diese glücklichen Umstände sind zielbewußt zur ferneren Entwicklung und zum Aufschwunge der Stadt auszunützen, und zwar so, daß Villach eine vielbesuchte Fremdenstadt, ein beliebter Standort der Reisewelt werde.

Aber noch in einer anderen Richtung blüht Villach eine segensreiche Zukunft, und zwar als Industriestadt. Die Stadt betreibt bereits in ansehnlicher Weise Industrie und Handel (besonders Holzhandel); es kann aber zuversichtlich eine wesentliche Steigerung eintreten. In dieser Hinsicht wurde folgende Anregung gegeben: Die Alpen besitzen große Wasserkräfte, die sicherlich über kurz oder lang, in elektrische Kraft übertragen, in den Dienst der Industrien gestellt werden dürften. Wenn nun die Stadt Villach dies wahrnimmt und in ihrem Weichbilde ausgedehnte Gelände zu Industrieanlagen vorhält, so ist anzunehmen, daß die auf Ausdehnung der Wasserkräfte zielenden Unternehmungen in erster Linie Villach ins Auge fassen werden.

Des weiteren wäre zu beachten, daß praktischerweise die Eisenbahnverwaltungen in einem so bedeutenden Knotenpunkte der Bahnen wie Villach ihre Hauptanlagen errichten dürften, wenn geeignete Gelände hierzu bereitgestellt werden. Diese Hauptanlagen, als da sind: Maschinenhäuser, Reparaturwerkstätten, Heizhäuser, Wagenschuppen und die hierzu gehörigen Arbeitersiedelungen, würden sich vorzüglich mit der zukünftigen Industriestadt in Verbindung bringen lassen und zum Aufschwunge Villachs und zur Vermehrung seiner Bevölkerung durch Beamte und Arbeiter sehr beitragen. Villach ist also sehr geeignet, nebst einer bedeutenden Fremdenstadt auch eine bedeutende Industriestadt zu werden.

Größe und Charakter der zukünftigen Stadt.

Vor der Einbeziehung der acht Nachbargemeinden hatte die Stadtgemeinde Villach (die schraffierten Flächen im Plane) ein Ausmaß von 479,31 ha, wovon ungefähr 150 ha als verbaut angesehen werden konnten. Nach der Einverleibung erhielt das Stadtgebiet ein Ausmaß von 3994,14 ha. Dieses Gebiet wird nie in seiner Gänze der Verbauung zugeführt werden können. Der westliche Teil und insbesondere das Gebiet von Federaun sind zu sehr gebirgig, die dortigen Ortschaften sind allzuweit entlegen, um je in organische Verbindung mit der Stadt kommen zu können, und die knapp an der Gail liegenden Ländereien sind infolge des wilden Charakters des Flusses ebenfalls nicht zu gesicherten Ansiedlungen geeignet.

Es wird sich demnach eine Teilung des Stadtgebietes ergeben müssen, und zwar in das eigentliche Stadtgebiet im Ausmaße von 955,96 ha, das sich zur städtischen Verbauung eignet (im Plane schraffiert eingerandet), und in das Landgebiet Villach im Ausmaße von 3038,18 ha, in dem die ländlichen Verhältnisse belassen bleiben.

Für den weiteren Ausbau sind somit Gelände von rund 800 ha, das sind 8 000 000 m², vorgesehen. Der Generalverbauungsplan und seine Maßregeln nehmen somit auf eine sich auf 100 Jahre oder länger erstreckende Entwicklung der Stadt Bedacht.

Was den Zukunftscharakter der Stadt betrifft, so könnte man als annäherndes Beispiel eine Stadt unseres Vaterlandes vorweisen, welche wegen ihrer mannigfachen Vorzüge gerne bewohnt und viel von Fremden aufgesucht wird. Es ist das der grünen Steiermark Hauptstadt Graz, die man mit Recht „die schöne Gartenstadt“ nennt.

Einteilung in Stadtbezirke.

Der Verfasser schlug vor, zu Zwecken der Stadtverwaltung und der Post sowie zur leichteren Aufsuchung die vergrößerte Stadt in 12 Bezirke einzuteilen, und zwar

auf Grundlage der historischen Entwicklung und der örtlichen Lage und Verhältnisse.

I. Bezirk: Altstadt. Der älteste, historische Teil von Villach.

II. Bezirk: Oberstadt. Der südlich von der Altstadt entstandene, hochgelegene Teil.

III. Bezirk: Unterstadt. Der unterhalb der Altstadt, und zwar am linken Drauufer gelegene Teil.

IV. Bezirk: Drauboden. Jener Teil, der sich gegen Osten auf der „Drauboden" genannten Örtlichkeit erstrecken wird.

V. Bezirk: Lind, der nördlichste, gegen das Gebirge ansteigende Teil.

Und nun folgen die im Bogen westlich, südlich und östlich um die Stadt sich legenden Gebietsteile der neu einverleibten Nachbargemeinden, und zwar:

VI. Bezirk: St. Martin mit St. Johann.

VII. Bezirk: Völkendorf mit Judendorf und Möltschach.

VIII. Bezirk: Warmbad Villach.

IX. Bezirk: Waltersdorf.

X. Bezirk: Perau.

XI. Bezirk: St. Agathen.

Endlich das große Gebiet auf den Ausläufern des Dobratsch und die Gelände am linken Gailufer, nämlich

XII. Bezirk: Federaun.

Bauweise und Bauzonen.

Zur Abstufung der Verbauung vom Stadtkerne bis zum Weichbilde wurden nachstehende Bauweisen vorgeschlagen und hierbei empfohlen, man möge in Villach nicht die großstädtische Bauweise nachahmen und danach turmhohe Gebäude in drückender Enge nebeneinander reihen und damit dem ungesunden Zusammenpferchen der Menschen neben- und übereinander Vorschub leisten, sondern nur mit mäßigen Gebäudehöhen im Innern beginnen und diese nach außen hin verringern. Ebenso auch lasse man die engere Grundverbauung im Kerne möglichst bald in eine weitere übergehen. Auf diese Weise würde erreicht, daß die Verbauung der Stadt nicht allzusehr in die Höhe gehe, sondern sich in die Fläche ausbreite.

Für Villach werden sich für die Zonenverbauung folgende fünf Arten an Bauweisen ergeben:

Geschlossene Bauweise, unterteilt in dichte und minder dichte Verbauung.

Offene Bauweise, unterteilt in engere und weitere Verbauung.

Bauweise für Industriezwecke sowie für Kleinwohnhäuser.

Bäuerliche Bauweise.

Diese Bauweisen ergeben acht Bauzonen, die mit Gebäudehöhen von drei, ausnahmsweise vier Geschossen (einschließlich des Erdgeschosses) im Stadtkerne beginnen und bis zu zwei Geschossen sich abstufen. Daran schließen sich Zonen für Industriebauten und Kleinwohnhäuser; im Landgebiet Villach bleibt die bäuerliche Bauweise bestehen, wie bereits gesagt. Gleichlaufend nimmt der Prozentsatz der verbauten Parzellenfläche von innen nach außen ab und vergrößern sich dagegen die Abstände der Gebäude (Bauwich). Im gleichen Sinne mehren sich die Vorgärten, die Hintergärten und die hinteren Baufluchten und wachsen die Baublockgrößen. Endlich ist die Einstreuung zahlreicher Grünanlagen in das Stadtgebiet zu bemerken.

Eine besondere Vorsorge wurde Warmbad-Villach gewidmet. Dieses entzückend schöne Fleckchen Erde angesichts der mächtigen Karawanken soll nicht durch eine rücksichtslose Verbauung zerstört werden. Es wurde daher vorgeschlagen, einen Kreis von 750 m Halbmesser um die kristallhelle Quelle als Kurgebiet zu bestimmen, innerhalb dessen nur Bauten und Parkanlagen zum Zwecke des Heilbades erstellt werden dürften.

Die Bodenregelung.

Das Gebiet der Stadt Villach ist mannigfach gestaltet. Im Norden fällt das Gelände von dem dortigen Gebirgszuge, im besonderen vom Oswaldiberg und Kumitzberg terrassenförmig zur Drau ab; im Westen fällt es von dem Gebirgsstocke des Dobratsch auf die langgestreckte Hochfläche von St. Martin bis Judendorf ab und erhält wieder eine Abtreppung zu dem Talboden zwischen Drau und Gail. Auf diesem läßt sich ein in der Richtung des Hans-Gasser-Platzes und der Postgasse liegender Kamm erkennen, von dem nördlich das Gelände steiler zur Drau abfällt, und zwar 14 m vom Hans-Gasser-Platz bis zur Draulände, während es südlich davon und auch gegen Osten sich sanfter zur Gail abflacht.

Eine nicht geringe Aufgabe war es, für sämtliche Verkehrsadern, das sind 195 Straßen und 28 Plätze, genau die Höhenlage zu bestimmen. Die wichtigste Angelegenheit war, jene Teile des Stadtgebietes, die oft verhängnisvollen Überschwemmungen der Flüsse Drau und Gail ausgesetzt sind, zu schützen. Es geschah dies, indem dort, wo erforderlich, die die Drau begleitenden Uferstraßen und deren Hinterland über den Höchstwasserstand gehoben wurden und weiter zum Schutz gegen die Gail in deren Überflutungsgebiet ein weitausgreifender Damm gedacht wurde, der zugleich zur Umlegung der Staatsbahnlinie dienen soll.

Die Bahnfrage von Villach.

Diese ist für die Zukunft und Entwicklung der Stadt die allerwichtigste Frage. Ihr Stand war zur Zeit der Planlegung folgender: In Villach münden folgende Bahnlinien ein, welche den Verkehr von den nachstehenden weiteren Routen herleiten:

1. Staatsbahnlinie von Wien, Bruck a. d. M., St. Michael, Villach.
2. Südbahnlinie von Graz, Marburg, Klagenfurt, Villach.
3. Staatsbahnlinie von Laibach, Aßling, Tarvis, Villach.
4. Staatsbahnlinie von Venedig, Pontafel, Tarvis, Villach.
5. Staatsbahnlinie von Hermagor, Arnoldstein, Villach.
6. Südbahnlinie von Innsbruck, Franzensfeste, Spittal a. d. D., Villach.

Hierzu kommen demnächst:

7. Karawankenbahn, von Triest, Görz, Aßling, Rosenbach, Villach.
8. Tauernbahn von Salzburg, Gastein, Spittal a. d. D., Villach.

Die jetzigen sechs Eisenbahnlinien führen in zwei Trassen durch das Stadtgebiet. Die eine Trasse geht am linken Ufer der Drau von Westen nach Osten und berührt, eigentlich durchschneidet die Stadt im Norden in der Linie a b c d; zwischen b und c liegt der Südbahnhof.

Die zweite Trasse führt, von diesem ausgehend, die Drau überbrückend, nach Süden. Knapp an der westlichen Grenze der Stadt liegt der Staatsbahnhof. Die Linien der Karawanken- und Tauernbahnen sollen in diese Trassen einmünden.

Die Art und Weise, wie der zu gewärtigende große Eisenbahnverkehr und seine Linien über Villach geleitet werde, ist von der größten Tragweite für die Stadt. Für eine Stadt, die den Knotenpunkt von acht Bahnlinien bildet, hat unbedingt die dem Verkehrswesen der Neuzeit entsprechende Anforderung nach einem Zentral-Personenbahnhof und nach einem davon abgesonderten Frachten- und Verschubbahnhof zu gelten.

Zurzeit der Planlegung lagen aber zwei Lösungen der Bahnfrage vor. In Anbetracht dessen, daß diese eine Grundfrage für die Zukunft der Stadt ist, seien hier kurz die Vor- und Nachteile beider Lösungen gegeneinander abgewogen.

1. Lösung der Bahnfrage.

Die k. k. Staatseisenbahndirektion sowie die Südbahngesellschaft beabsichtigten anfangs, getrennt die Vorteile des zu gewärtigenden großen Eisenbahnverkehres in der Weise auszunützen, daß jede ihren bestehenden Bahnhof zu einem Hauptpersonenbahnhof ausgestalte und daran ihre zu vergrößernden Verschub- und Frachtenbahnhöfe schließe. Es hätte dann die Stadt Villach mit nur 11 000 Einwohnern zwei Hauptpersonenbahnhöfe in der kurzen Entfernung von 900 m erhalten.

2. Lösung der Bahnfrage.

Im Stadtregelungsprogramme vom Oktober 1905 wurde die Forderung nach einem gemeinsamen Personenbahnhofe und nach Abänderung der Eisenbahnlinien gestellt, welche die Stadt wie mit einem eisernen Ring umgeben und die Stadtentwicklung nach den hierfür günstigsten Richtungen verhindern. Diese Forderung erhielt durch eine Denkschrift der Stadt vom 9. Januar 1906 besonderen Nachdruck. Nach dem Vorschlage des Generalregelungsplanes hätte die Umlegung folgendermaßen zu geschehen:

Die gegenwärtige Linie der Staatsbahn westlich von Villach ist von der Station Warmbad-Villach an bis zur Eisenbahnbrücke über die Drau und auch in ihrem weiteren Verlaufe nördlich des Südbahnhofes aufzulassen und samt der Brücke als eine erwünschte und notwendige Straße vom rechten aufs linke Drauufer nach dem Punkte a und weiter zu benützen.

Als Ersatz ist eine neue Linie, von Warmbad-Villach ausgehend (siehe die Punkte n, m, l auf dem Plan), in weitem Bogen (l, h, g, f) um die Stadt einschließlich Perau herum zu führen (im Überflutungsgebiet auf einem Damm), mittels einer Brücke (V) bei St. Agathen über die Drau und dann weiter im Bogen über die Heide in den zum Zentralbahnhof umgestalteten Südbahnhof zu führen. Die Lage der neuen Brücke ist so gewählt, daß die kürzeste Verbindung der neuen Linie mit der vom Ossiacher See herkommenden Staatsbahnlinie hergestellt werden kann. Auf dieser Verbindungsstrecke können die Lastenzüge geleitet werden, ohne den Hauptbahnhof berühren zu müssen. Gleicherweise können durch ein Bogenstück die Lastenzüge der Südbahn von Klagenfurt her unmittelbar auf die neue Staatsbahnlinie geführt werden. Die Überbrückung der Kreuzungsstelle e mit der Südbahn dürfte keinem Anstande unterliegen, nachdem der Einschnitt bei Seebach, von dem die Staatsbahnlinie herunterkommt, ungefähr 8 m höher liegt als die Ebene. Der an der neuen Bahnstrecke zu errichtende Bahnhof (h g) der Staatsbahn ist keineswegs als Hauptpersonenbahnhof, sondern als Hauptfrachten- und Verschubbahnhof sowie derzeit als Haltestelle, später Nebenpersonenbahnhof gedacht.

Durch die Schaffung eines Hauptpersonenbahnhofes und durch die Umlegung der Staatsbahnlinie samt Errichtung eines Hauptfrachtenbahnhofes erstehen folgende große Vorteile für Villach:

Zustandekommen eines dem modernen Eisenbahnverkehre entsprechenden Hauptpersonenbahnhofes. Wegfall des sogenannten „Stürzens“ der Züge in der Richtung des größten Fernverkehres, d. i. von Süddeutschland über Villach zur Adria und nach Italien. — Einheitliche Wagenbeförderung der Reisenden vom Bahnhofe in die Stadthotels und zurück. — Befreiung von der die Stadtentwicklung nach Westen behindernden Staatsbahnlinie. — Entfernung einer ständigen Feuersgefahr im Stadtinnern durch Auflassung der dortigen Holzlagerplätze. — Entstehen eines wertvollen, blühenden Stadtviertels auf dem Bahnhofsgebiete. — Möglichkeit einer wichtigen Verbindungstraße zwischen beiden Drauufern auf der aufgelassenen Eisenbahnbrücke. — Gewinnung eines sehr großen Geländes zur Stadtvergrößerung im Überschwemmungsgebiete der Gail durch den schützenden Eisenbahndamm. — Unbegrenzte Ausdehnungsfähigkeit eines dortigen Bahnhofes. — Entstehung und Entwicklung eines großen Industrieviertels im Südosten durch die Nähe der Bahn. — Möglichkeit der Einführung von Industriegleisen in dieses Viertel. — Schaffung von großen Holzlagerplätzen in gefahrloser Lage. — Günstige Gelegenheit zur Errichtung von Hauptanlagen aller in Villach einmündenden Bahnen. — Außerordentlich günstige Lage des Bahnhofes in militärisch-strategischer Hinsicht mit großen Sammelplätzen in der Nähe.

Wir sehen somit bei dieser großzügigen Lösung der Bahnfrage durchwegs bedeutende Vorteile, die für Villach mit Millionen und Millionen zu beziffern wären. Der einzige Nachteil gegenüber der anderen Lösung ist der, daß die Ausführungskosten größer sein dürften, aber keineswegs übermäßige. Die angeführten Vorteile sind aber so gewichtige, daß die Frage der Mehrkosten gar nicht dagegen aufkommen kann. Erwägen wir dagegen die Vor- und Nachteile der ersten Lösung, so finden wir außer einigen verschwindend kleinen Vorteilen nur folgende Nachteile:

Vorhandensein zweier gleichwertiger, stets miteinander wetteifernder Personenbahnhöfe in spannelanger Entfernung, was ein großer Überfluß in einer Stadt von der Größe Villachs, eine ständige Quelle von Irrungen in der Ankunft sowie Abfahrt und der daraus folgenden Benachteiligungen des Reisepublikums wäre, das schließlich andere Linien vorziehen würde. — Die Notwendigkeit von Auskunftsmitteln für den Anschluß zwischen den in zwei Bahnhöfen einmündenden Bahnlinien; diese Auskunftsmittel, etwa Pendelzüge, wären dem modernen Eisenbahnwesen kaum entsprechend und für einen raschen Durchzugsverkehr unzulänglich, dagegen für die Reisenden eine

Belästigung sondergleichen durch mehrfaches Umsteigen, Umpacken des Gepäcks sowie Zeit- und Anschlußversäumnis. — Schwierigste, Gefahren in sich bergende Durchführung des Bahnverkehres (über eine Brücke) zwischen beiden Bahnhöfen infolge gehäufter Ansammlung von Fern- und Lokalzügen sowie Pendel- und Lastzügen, endlich deren Verschiebung. — Zersplitterung der Wagenbeförderung der Reisende von und zu den Bahnhöfen. — Entfall der wichtigen Straßenverbindung über die Eisenbahnbrücke. — Beschränkte Erweiterungsfähigkeit des Staatsbahnhofes in fernerer Zukunft; daher Beschränkung der Holzlager- und Stapelplätze und Wegfall von Hauptanlagen der Bahnen im Villacher Stadtgebiete. — Behinderung der Verbindungen nach Westen infolge der in gleicher Höhe liegenden Bahnlinie; dadurch Beeinträchtigung der Entwicklung der Stadt in dieser hierfür günstigsten Richtung. — Bleibende Belästigung der anrainenden Stadtviertel durch Rauch- und Lärm. — Ständige Feuersgefahr durch die Holzlager. — Entfallen eines steuerkräftigen Stadtviertels. — Unmöglichkeit einer dringend notwendigen kurzen Verbindung des Bahnhofes mit den Industrievierteln, die nur im Osten und Südosten der Stadt errichtet werden können. — Wegfall von Industriegleisen daselbst. — Gefahr einer unzweckmäßigen, nicht die Interessen der Fremdenstadt währenden Führung des großen inländischen und internationalen Bahnverkehres nach und über Villach, wodurch der Lebensnerv der Stadt getroffen wird.

Das sind so gewaltige, schwerwiegende Nachteile, daß eine Wahl zwischen beiden Lösungen nicht schwer wird. Die Unterstützung der ungünstigen Lösung durch die Geldfrage wäre ein Musterbeispiel von Sparsamkeit am unrichtigen Orte, denn diese übel angebrachte Sparsamkeit hätte eine Verhinderung des Aufschwunges und der Vergrößerung Villachs und eine dauernde schwere Schädigung seines Wohlstandes zur Folge. Es wirft sich da von selbst die Frage auf: Sind die Eisenbahnen Selbstzweck, oder dienen sie zu Nutz und Frommen des Reiches und des Landes, also auch der Städte? Da man gewiß nicht das erstere, sondern das letztere bejahen muß, so ist dem begründeten Begehren der Stadt Villach, die Bahnfrage zu ihren Gunsten zu gestalten, unbedingt Folge zu geben und die schwer schädigende alte Staatsbahnlinie zu verlegen.

Zum Kapitel der Bahnen sei auch die schon vor Jahren in Erwägung gezogene Bergbahn auf den Dobratsch erwähnt. Dieser gewaltige Gebirgsstock, berühmt durch seinen Bergsturz vom Jahre 1348, bietet auf seinem 2167 m über dem Meere gelegenen Gipfel eine großartige, umfassende Alpenrundschau, die von manchen sogar jener des Rigi vorgezogen wird. Es würde eine außerordentliche Anziehungskraft mehr für die Fremdenstadt Villach bedeuten, wenn von ihr, welche ja zu Füßen dieses Gebirgsstockes liegt, eine Bergbahn zum Gipfel des Dobratsch führen würde.

Der Lokalverkehr.

Nach der Lösung der Bahnfrage wurde die Regelung des Lokalverkehres vorgenommen. Zu diesem Behufe wurde ein übersichtliches Hauptverkehrsnetz von Straßen und Plätzen entworfen, wobei der Grundsatz beobachtet wurde, alle aus der Umgebung zur Stadt führenden Verkehrswege zweckmäßig verteilt einzuleiten und hindurchzuführen. In dieses Hauptnetz fallen auch die Brücken über die Flüsse Drau und Gail. Des weiteren wurden im Stadtgebiete entsprechend verteilte Plätze als Nebenmittelpunkte angeordnet.

Die Hauptverkehrsader Villachs ist der Straßenzug, der den Verkehr von Nordosten her aus der Klagenfurter Straße und vom Südbahnhof über die derzeit einzige Verkehrsbrücke der Drau, dann über den Hauptplatz und weiter bei der altehrwürdigen Hauptpfarrkirche vorbei durch die Italiener Straße nach Süden führt. In diesem Straßenzuge herrscht der lebhafteste Verkehr, entwickelt sich der Stadtkorso; er ist es, den die vom zukünftigen Zentralbahnhof Ankommenden zuerst durchziehen, und daher ist sein Eindruck der maßgebendste für ganz Villach. Dieser Straßenzug soll daher einen schönen, vornehmen städtischen Charakter erhalten. Dazu wird vor allem nötig sein, die Eisenkonstruktionsbrücke, dieses häßliche Ungetüm, möglichst bald durch eine elegante Brücke zu ersetzen, die in das schöne Stadtbild, das die Drau mit ihren beiden Ufern bietet, harmonisch paßt. Der bedeutendste Teil dieses Straßenzuges ist der Hauptplatz. Seine Form ist eine seit vielen Jahrhunderten bestehende. Hier darf die Regelung nicht schonungslos eingreifen. Die Form des Platzes und seiner Wände soll für immer bleiben, daher auch die einmündenden Gäßchen nicht aufgerissen werden dürfen, sondern als überbaute Durchgänge zu belassen sind.

Den oberen Abschluß des Hauptplatzes bildete bis zum Sommer 1905 das sogenannte Rautterhaus. Leider wurde es aus Verkehrsrücksichten weggerissen. Mit seinem Erker und dem Torbogen, in welchem der Stiegenaufgang zur Kirche lag, bildete es ein malerisches, altertümliches Stadtbild. Es ist zu gewärtigen, daß der nunmehrige Abschluß des Platzes durch die alte gotische Kirche und davor die nach dem preisgekrönten Entwurfe des Architekten Alfred Keller herzustellende Stützmauer des Kirchenplatzes mit interessanter Brunnen- und Stiegenanlage sowie glücklicher Verwertung einer Denksäule, unter Umständen eines Standbildes, einen entsprechenden Ersatz bringen wird.

Der vorerwähnte Hauptstraßenzug genügt nicht für das sich vergrößernde Villach. Es wurde daher ein das Stadtgebiet von Nordosten nach Südwesten durchquerender zweiter Hauptstraßenzug geplant, der die Südbahn bei dem Punkte d unterfährt und im leichten Bogen zur Drau führt. Von hier geht er über eine neue Brücke (III) zum Kirchenplatz in Perau und weiter über das Kathareinfeld bis zur Italiener Straße (k). Für den als schöne Allee gedachten Straßenzug wäre der Name „Ossiacher Allee" angezeigt wegen der Richtung nach dem Ossiacher See.

Wird der alte Staatsbahnhof aufgelassen, so ergibt sich die Möglichkeit der Anlage eines prächtigen Stadtviertels in der schönsten Lage. Als örtlicher Mittelpunkt ist ein Platz (siehe H auf dem Plane), der „Habsburger Platz", gedacht. Die aufgelassene Staatsbahnlinie, welche die Richtung auf den prächtigen Mangart hat, wurde in eine Verkehrsstraße, die „Mangartzeile", umgewandelt gedacht; durch ihre Fortsetzung über die aufgelassene Staatseisenbahnbrücke wird eine hochwichtige Verbindung mit dem linken Drauufer hergestellt. Im Zuge dieser Straße ließe sich auch eine Trambahnverbindung zum

St.-Leonharder See herstellen, der die einzige Gelegenheit zu Freibädern für die Villacher bietet, weil Drau und Gail Gletscherwasser führen und daher zu kalt sind. Da Mangel an entsprechenden Plätzen in der Altstadt Villach ist, wurde die Schaffung des „Pfalzgrafenplatzes“ vorgeschlagen, und zwar an dem alten Stadtturm hinter der Kirche, der noch ein Überbleibsel der alten Pfalz der deutschen Kaiser sein soll; weiter die Schaffung eines Marktplatzes samt Markthalle im östlichen Viertel der Altstadt.

An hervorragenden Grünanlagen seien folgende genannt: Zur Trennung der Wohnviertel vom Industrieviertel im Südosten ist ein Streifen gedacht, der seinen Abschluß im „Südpark“ beim sogenannten „Galgenbühel“ findet. Die Fortsetzung bildet im Westen längs der Kante des „Marxraines“ eine mit Alleen und Anlagen bedachte Promenade, von der man durchwegs einen herrlichen Anblick der Karawanken genießen kann. Diese „Karawankenpromenade“ bildet somit mit den vorgenannten Anlagen einen „Grünen Ring“ für Villach, der nach Nordwesten seine Fortsetzung im „Stadtgarten“ und im sogenannten „Kapuzinerwalde“ findet. Dieser, mit schöner Aussicht ins Drautal hinauf bis zu den Tauern, hat schönen Föhrenbestand und ließe sich zu einer prächtigen Waldparkanlage gestalten. Knapp daran liegt der Sommerfestplatz von Villach, angesichts der Karawanken.

Zum Schlusse möge die Planung eines Stadtgartens mit einem Saalbau erwähnt werden, beides als Vereinigungspunkt der Fremden gedacht. Hierfür wurde ein Platz vorgeschlagen, der infolge seiner schönen, uneingeschränkten Aussicht rings in die herrliche Alpengegend den Stadtgarten zu einer Anlage machen würde, die weit und breit nicht ihresgleichen finden würde.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Im Anschluß an die Mitteilung im vorigen Heft über den Wettbewerb, der zur Erlangung von Skizzen für den Neubau eines Rathauses in Barmen ausgeschrieben ist, gestattet sich der Herausgeber noch die Ausführungen abzudrucken, die er gelegentlich eines im Barmer Architektenverein am 9. März d. J. über „die Ziele des modernen Städtebaus mit besonderer Beziehung auf die Stadt Barmen“ gehaltenen Vortrages über die beiden, gegenwärtig die Gemüter in Barmen bewegenden Wettbewerbe, den zur Erweiterung des Rathauses und den zur Neubebauung des Wülfingschen Geländes, machen durfte.

„In beiden hat der Bewerber mit bereits festgesetzten Fluchtlinien zu rechnen; doch sollten Abänderungsvorschläge zulässig sein, denn auch hier müssen Platz- bezw. Straßenwandung und der durch die Fluchtlinie bestimmte Grundriß harmonieren. Beide Wettbewerbe sind von hoher Bedeutung, denn sie sollen die Neubildung der Stadtmitte, das Repräsentationsstück der Großstadt vorbereiten. Bedauerlich wäre es, wenn die Gelegenheit verpaßt würde, die Kirch- und Wegnerstraße zu einer, die Wertherstraße in paralleler Richtung entlastenden Verkehrstraße umzugestalten und, wenn dem Vorentwurfe des Programmes gefolgt werden sollte, den Neumarkt in Zukunft seiner Eigenschaft als eines öffentlichen Platzes zu berauben. Nach einer dem Oberbürgermeister mit einer Eingabe des Barmer Architektenvereins überreichten Skizze des Architekten Habel erscheint das eine möglich, das andere vermeidlich, wobei noch das Stadtbild am alten Markte wie von der Clefer Brücke her an Schönheit gewinnen würde.“

„Überzeugend wird jedenfalls darin nachgewiesen, daß die Häuserreihe am Heubruch sowohl im Verkehrsinteresse als aus ästhetischen Rücksichten fallen muß, geschweige denn aus praktischen, die sich später sicherlich geltend machen werden. Erhebt sich erst das neue Rathaus an 20 m hoch, so werden jene Häuser zum Umbau gezwungen sein, und dann kosten sie noch mehr als heute. Bei dem auffallenden Mangel an freien Plätzen wird um so mehr Wert auf die Beibehaltung des Neumarktes zu legen sein, als sehr wohl eine Umbauung seines Randes denkbar wäre und somit die Bildung eines Innenplatzes, wie etwa des wunderbaren Börsenplatzes hinter dem Rathause in Liverpool. Noch eine weitere Lösung könnte ich mir denken, wenn ich Sie an die Baugruppe des Rathauses in Frankfurt a. M., dessen ältester Teil, der Römer, schon aus vier Häusern bestand, erinnern darf, nämlich die, das alte Rathaus oder, da dieses vielleicht zu zierlich und klein dazu ist, doch wenigstens das hochgiebelige frühere Amtshaus —

Vorschlag der Stadtgemeinde.

Vorschlag des Barmer Architekten Vereins

ein Prachtstück bergischer Kunst — stehen zu lassen und durch entsprechende Verbindungsbauten mit dem sog. Neuen Rathause zu einer malerischen Gruppe zu vereinigen, als eine historisch entwickelte Bauanlage, wie man jetzt solche auch künstlich — in der Nationalgalerie in München, im Museum zu Magdeburg, im märkischen Museum in Berlin — geschaffen hat. Hierbei werden natürlich die Häuser am Heubruch erst recht fallen müssen, jedoch bliebe dann gerade das Wertvolle erhalten und nicht umgekehrt! Auf alle Fälle müßte den Architekten aber, die zum Wettbewerbe aufgefordert werden, volle Bewegungsfreiheit gelassen werden." „Ähnliches wäre bei den Wülfingschen Neubauten zu bedenken: die Durchführung der Wegnerstraße und insbesondere da, wo sie einmündet in Beckmannshof, wo der Kleinenwert schräg abzweigt, eine Zurücksetzung der Baufluсht, um durch platzartige Erweiterung einen bequemeren Zugang zur Wertherstraße zu erhalten und von dieser wieder einen Einblick auf die hinterliegenden Neubauten, die dadurch auch an Wert gewinnen würden. Diese Erweiterung erscheint mir notwendig, auch wenn die Wegnerstraße nicht über den Kleinenwert bis zur Kohlgartenstraße verlängert werden sollte, was allerdings zum Ausbau einer Verkehrs-Entlastungstraße wünschenswert sein könnte; derartige platzartige Erweiterungen sind endlich als Droschkenstandplätze notwendig." T. G.

CHRONIK.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G. Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden v n 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

In dem WETTBEWERB um den Entwurf eines Bebauungsplanes für das zwischen Hermsdorf und Stolpe bei Berlin gelegene Forstgelände hat das Preisgericht mit Stimmenmehrheit den ersten Preis dem Entwurfe „Freiluft" der Professoren Genzmer und Brix zu Berlin und einstimmig: den zweiten Preis dem Entwurfe „März" der Architekten O. Borkowski und O. Meffert in Barmen, den dritten Preis dem Entwurfe „Dorfaue" der Professoren Genzmer und Brix zu Berlin, den vierten Preis dem Entwurfe „Vivat Neustolpe" des Professors Dr. Ing. Karl Henrici in Aachen zugesprochen. Zum Ankauf wurden empfohlen: die Entwürfe „Nur nicht stolpern" von Robert Busse und Architekt Roensch in Berlin, „Charakter" von Architekt H. Jansen in Berlin, „Natalie" von Regierungsbaumeister Denzel, Berlin und „Sanitäres und dekoratives Grün" von Geometer Willy Günther.

Mit Bezug auf die AUFFORDERUNG in No. 2 des Städtebaues teilt Herr Bürgermeister Meyer in Stoppenberg bei Essen mit, daß er den Erlaß eines Ortsstatuts auf Grund des Preußischen Gesetzes gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragender Gegenden in den Gemeinden Stoppenberg und Schonnebeck, Landkreis Essen, beabsichtige. In der Gemeinde Stoppenberg möchte er die altehrwürdige Stiftskirche, welche im Jahre 1073 erbaut ist, und die der Provinzialkonservator der Altertümer, Professor Clemen, in seinem Werke „Kunstdenkmäler der Rheinprovinz" Teil II Seite 73 als hochinteressant eingehend bespricht, nebst Umgebung vor der Verunstaltung um so mehr schützen, als die nördlich und östlich der Stadt Essen gelegene Emscherniederung arm an landschaftlich schönen Punkten und zu befürchten ist, daß die industrielle Entwicklung in diesem Gebiete den Blick auf die weithin sichtbare Kirche in seiner Wirkung beeinträchtigten wird. In der Gemeinde Schonnebeck möchte er den letzten Rest der früher ausgedehnten Waldungen auf dem Hallo in der Umgebung des Kaiser-Wilhelm-Turmes vor dem Untergange bewahren. Würde dieser Baumbestand fallen oder durch bauliche Veränderungen die Umrißlinie, die der Hallohügel bietet, verschwinden, so würde ein charakteristisches Merkmal des baumarmen Industriegebietes zwischen Essen, Gelsenkirchen und Bochum verloren gehen.

KURSUS FÜR STÄDTEBAU. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hatte auch in diesem Jahre wieder eine größere Zahl höherer Baubeamte zur Teilnahme an einem Kursus für Städtebau nach Berlin berufen. Der an der Technischen Hochschule abgehaltene Kursus bestand in Vorträgen, die durch Modelle und Lichtbilder erläutert wurden, sowie in zahlreichen Besichtigungen technisch oder hygienisch wichtiger Bauten, von Straßen- und Platzanlagen, Landhaussiedelungen und Kleinwohnungen. Mit der Abhaltung des Kursus waren beauftragt für den bautechnisch-künstlerischen Teil der Landesbaurat und Professor Goecke, für den hygienisch-medizinischen Teil der Privatdozent Dr. Theodor Weyl.

In Paris findet vom 11. bis 18. Oktober dieses Jahres ein INTERNATIONALER STRASSEN-KONGRESS statt, dem sich die große alljährliche Automobilausstellung anschließen wird. Gegenstand der Kongreßberatungen ist die Anpassung der Straßen an die modernen Verkehrsmittel. Der Verkehr auf der Landstraße, der durch die Eisenbahn verödete, ist dank der raschen Beförderungsweise durch Automobile und das Fahrrad wieder reger geworden.

Die überall fahrenden Automobile wirbeln aber den Staub auf, den die schweren Lastfuhrwerke durch Abnützung der Straßenoberfläche erzeugen. Dieser Staub wird als große Belästigung und als gesundheitsschädigend empfunden. Hierzu kommt, daß die Straßen durch die vermehrte Staubbildung verdorben werden, ihre Unterhaltung daher kostspieliger wird. Rücksicht auf eine sparsame Verwaltung zwingt zu einem Straßenbefestigungsmittel, z. B. dem Teeren, zu greifen. Ein italienischer Arzt, Dr. Gualilmietti aus Monaco, machte zuerst auf den Erfolg der Straßenteerung aufmerksam und gründete die erste Staubbekämpfungsgesellschaft in Paris. Die französische Regierung, in deren Hand die Verwaltung der Hauptstraßen vereinigt ist, hat die Versuche mit Straßenteerungen begünstigt. In England wird statt Teerung der Straßenoberfläche vielfach das Material, das zur Herstellung der Straßendecke bestimmt ist, so behandelt, daß jeder einzelne Stein von einer Teerschicht umgeben und dadurch von den anderen Steinen getrennt wird. Durch Festwalzen läßt sich eine feste Straßenoberfläche erzielen, in der die Steine vor Zertrümmerung geschützt sind und die wasserundurchlässig ist. Es wird also kein Staub gebildet, und das Bindemittel kann nicht, wie bei der Macadamstraße, weggeschwemmt werden. Dies englische Verfahren findet vereinzelt auch in Deutschland Anwendung.

Diese neuen Arten von Straßenbehandlung bedingen Anwendung von neuen Materialien, wie destillierter Teersorten mit Zusätzen zur Erhärtung, Kesseln zur Erwärmung des Teers, der mit Druck in den Straßenkörper gepreßt wird. Mit dem Pariser Kongreß ist daher eine Ausstellung verbunden für alle dem Unterhalt, der Reinigung und dem Bau der Straßen dienenden Maschinen und Materialien. Das Protektorat übernehmen der Minister des Innern und der Minister der öffentlichen Arbeiten Frankreichs. Alle Nationen sind zur Teilnahme eingeladen und ersucht worden, Abgeordnete zu senden. Anfragen sind an das Generalsekretariat des ersten Straßenkongresses Ministère des travaux Publics, Boulevard St. Germain, Paris, zu richten. Fünfzig Prozent Preisermäßigung für die Bahnfahrt sind in Aussicht gestellt; Verhandlungen finden in französischer, englischer und deutscher Sprache statt.

Die HEBUNG DEUTSCHER STUDENTENKUNST hat bekanntlich ein Unternehmen des Kgl. Landesgewerbemuseums in Stuttgart zum Ziele, welches durch eine Preisausschreibung und durch eine damit verbundene große Ausstellung neue Grundlagen schaffen will, um Kneipausstattungswesen und studentische Dedikationsgegenstände auf eine höhere künstlerische Stufe zu heben und Studentenkreise mit den Künstlerkreisen zu gemeinsamer fruchtbringender Tätigkeit zusammenzuführen. Ein über alle deutschen Gaue verbreiteter Ehrenausschuß, dem die besten Namen der deutschen Gelehrtenwelt angehören, hat in den verschiedensten Orten schon sehr erfreuliche Vorbereitungen getroffen. Vornehme Ehrenpreise und mehrere tausend Mark an Geldpreisen, welche durch Widmungen studentischer Verbände, sowie von Freunden der Studentenschaft noch eine wesentliche Steigerung erfahren werden, stehen bereits jetzt dem aus anerkannten Künstlern zusammengesetzten Preisgerichte zur Verfügung; Hunderte von deutschen Künstlern sind überall damit beschäftigt, eigenartige Entwürfe gediegen ausführen zu lassen; zahlreiche Studentenvereine, sowie ganze Studentenverbände haben ihre Beteiligung in Aussicht gestellt. — Der König von Württemberg hat sich als Protektor an die Spitze des Unternehmens gestellt.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

: Martin :

1:2500.

Wettbewerbsentwurf zur Stadterweiterung von Landshut i. B.

„Martin“ von W. Bertsch, München.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf zur Stadterweiterung von Landshut i. B.

„Sela“ von Otto Lasne, München.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Schaubild nebst Lageplan zum Durchbruch Altstadt—Neustadt
des Wettbewerbsentwurfes zur Stadterweiterung von Landshut i. B.
Architekt: Otto Lasne, München.

Jahrgang V
DER STÄDTEBAU
1908

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf zur Stadterweiterung von Landshut i. B.

Von F. Pützer, Darmstadt.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Platz A im Stadtteil III des Wettbewerbsentwurfes zur Stadterweiterung von Landshut i. B.
Architekt: Pützer, Darmstadt.

Jahrgang V
DER STÄDTEBAU
1908

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Platz B im Stadtteil II des Wettbewerbsentwurfes zur Stadterweiterung von Landshut i. B.

Architekt: Pützer, Darmstadt.

... Ernst Wasmuth A. G., Berlin

Platz C im Stadtteil II des Wettbewerbsentwurfes zur Stadterweiterung von Landshut i. B.

Architekt: Pützer, Darmstadt.

Jahrgang V
DER STÄDTEBAU.
S G
1908

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

DARMSTADT, DEN 1. SEPTEMBER 1906.

Lageplan von Landshut i. B. mit Einzelheiten des Wettbewerbsentwurfes zur Stadterweiterung.

Architekt: F. Pützer, Darmstadt.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf zur Stadterweiterung von Landshut i. B.

Von J. Stübben, Berlin-Grunewald.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wasserläufe und Bauzonen des Wettbewerbsentwurfes zur Stadterweiterung von Landshut i. B.

Von J. Stübben, Berlin-Grunewald.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Erweiterung
der Kreishauptstadt
Landshut.

Neuer Brückenplatz am Elektrizitäts-Werk mit Blick in die neue östliche Hauptstraße.

Platzanlagen aus dem Wettbewerbsentwurfe zur Stadterweiterung von Landshut i. B.

Architekt: J. Stübben, Berlin-Grunewald.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Platzanlagen aus dem Wettbewerbsentwurfe zur Stadterweiterung von Landshut i. B.

Architekt: J. Stübben, Berlin-Grunewald.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

5. Jahrgang 1908 6. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

DER ITALIENISCHE UND DER DEUTSCHE FRIEDHOF.

Von ODDONE KRUEPPER, Garten-Architekt, Düsseldorf.

Der italienische Friedhof ist ja schon oft besprochen worden, seltener wohl in vergleichender Weise von einem Fachmann und geborenen Italiener. Ich glaube daher, mit diesen Zeilen für manchen neues und anregendes zu bringen.

Oft spricht man von dem italienischen Friedhof, als handele es sich um einen ganz besonderen Friedhofstil und dies eigentlich mit Recht; denn unter Stil versteht man ästhetisch vervollkommnete Zweckmäßigkeit. In der Tat hat nicht jeder Friedhof den Zweck, Tote bis zur Verwesung aufzunehmen; vielmehr ist es in andern Ländern Sitte, Leichen einzubalsamieren, zu verbrennen, wilden Tieren vorzuwerfen oder gar wie bei den Batakern, in dicken Decken gehüllt, auf Bäume zu legen. Aus dieser durch die Sitte bedingten Notwendigkeit heraus entstanden bei den Ägyptern Pyramiden und Felsengräber, bei den Indiern Geiertürme und Krematorien und zur Zeit der Christenverfolgung bei den Italienern die Katakomben. Sprechen wir also über den italienischen Friedhof, so ist es vor allem notwendig von der in Italien üblichen Bestattungsitte zu reden. Man begräbt in Italien den Leichnam wie wir Deutschen, überläßt ihn jedoch nicht der unterirdischen Verwesung, sondern gräbt ihn nach Jahresfrist wieder aus, um die dann noch vorhandenen Überreste in eine Mauernische einzuschließen. Der italienische Friedhofserbauer hat also die Aufgabe: erstens Platz für die frische Leiche, zweitens Platz für die Mumie zu schaffen. Haben wir es mit einem ganz armen Friedhof zu tun, so werden wir ein in Viertel eingeteiltes Friedhofsgelände vorfinden, das nur mit gleichmäßigen Holzkreuzen bespickt ist und von einer hohen Mauer umschlossen wird, in welcher zahlreiche Nischen für die ausgetrockneten Leichen eingelassen sind. Der reichere Kirchhof zeigt uns anstatt der glatten Grenzmauer Säulenhallen, die Nischen und häufig an deren Stelle tretende Gruftbauten vor Witterungseinflüssen schützen. Anstatt einer kunstlosen Rabattenanlage entwickelt sich auf dem Gelände eine regelmäßige Gartenschöpfung organisch um irgend ein Kolossaldenkmal, das meist den Mittelpunkt der Bestattungsfläche einnimmt. Das Gelände braucht nun dank dem einjährigen Beerdigungsverfahren nicht vergrößert zu werden, die Nischen sind hingegen trotz der hohen Preise sehr bald angefüllt und entsteht nun das Bedürfnis, für die Mumien weiter Raum zu schaffen. Oft hilft man sich damit, daß man den Gemeinden und reichen Privaten erlaubt, eigene Grüfte zu bauen. Diese meist im hellenischen, römischen oder ägyptischen Stil erbauten Grabkapellen bilden, von Zypressenhainen unterbrochen, ganze Straßen und verwandeln so einen Friedhof zu einer richtigen Stadt. Eine solche Totenstadt aus Hunderten von kleinen Tempelchen, die aus

düsteren Zypressenhainen malerisch hervorschauen, finden wir an einem steilen Bergabhange in Neapel, und bedarf es wohl keiner großen Phantasie, um sich ihre Schönheit vorstellen zu können.

Der italienische Totenkultus ist ein uralter und stammt schon aus der Zeit der Christenverfolgung, in welcher in den Katakomben eine ähnliche Beerdigungsart stattfand. In dem in Italien vorherrschenden leichten Boden und in der trockenen Sommerzeit kann der Tote bald austrocknen, was man dadurch begünstigt, daß man den ganzen Begräbnisplatz über das umliegende Gelände emporhebt und mit einer niedrigen Futtermauer umfaßt. Dies aus praktischen Gründen sich ergebende Motiv, prägt der Stätte eine besondere Weihe auf, da sie durch ihre erhöhte und geschütztere Lage würdiger zur Aufnahme unserer Leiber erscheint. Durch dieses Verfahren zeigt die Leiche nach Jahresfrist kaum Spuren des Verfalls; sehr häufig kommt es vor, daß die bei der Ausgrabung anwesenden Verwandten, von der Freude des Wiedersehens fortgerissen, den seit einem Jahre Entschlafenen herzen und küssen. Die Hinterbliebenen setzen auch später alles daran, die Mumie möglichst lange in gutem Zustande zu erhalten. Es werden zu diesem Zwecke eine ganze Reihe von Menschen beschäftigt, welche die Nischen lüften und reinigen; arme Leute besorgen auch wohl die Arbeit selbst.

Diese Mumienpflege geht oft so weit, daß man die Gebeine gleich Reliquien mit Gold und Silber kunstvoll aneinander befestigt, um dem völligen Verfall entgegenzutreten. Die ganz armen Toten, die kein Geld für einen Beerdigungsplatz, noch für eine Nische hinterließen, werden auf Gemeindekosten in einer großen Nische zusammen untergebracht und, um Begräbnisfläche zu sparen, in Massengräbern beigesetzt. Man hat sich z. B. auf dem Friedhof in Neapel dadurch geholfen, daß man 365 große Löcher in den Erdboden grub und diese mit großen Steinplatten abdeckte. An jedem Tage im Jahre hebt man nun eine dieser Platten ab, um die an dem Tage Entschlafenen aufzunehmen. Mag uns auch dieser Totenkultus abstoßen, so müssen wir uns, besonders auch beim Anblick der monumentalen Friedhöfe in Genua, Mailand, Florenz und Neapel, ihrer kostbaren Gemeinde- und Einzelgruften mit ihren Bildwerken, zugestehen, daß der Italiener bei weitem mehr als wir für den Gottesacker übrig hat. Bewundern wir also den italienischen Friedhof, und wollen wir mit dem unsrigen an Pracht und Schönheit mit ihm wetteifern, so müssen wir auch mehr für ihn opfern. Säulenhallen, prächtige Grabkapellen, Standbilder und vernünftige Gartenschöpfungen sind eben kostspielig. In meiner Praxis hat man mir indessen meist zugemutet, Friedhöfe für einen Preis herzustellen, für welchen man kaum ein Stück Ackerland hätte bearbeiten und einfriedigen können. In der Tat sind unsere deutschen Friedhöfe meist nichts anderes als ein umfriedigtes, notdürftig eingebautes und bepflanztes Ackerstück.

Kommen wir nun an das Vergleichen zwischen italienischem und deutschem Friedhof, so wäre es eine Torheit, in Deutschland Friedhöfe nach italienischem Stil anlegen zu wollen. Der Deutsche würde sich mit diesem Nischen- und Mumienkultus nie einverstanden erklären. Lebt beim Italiener die Katakombe weiter, so sucht der Deutsche im Walde sein Ideal. Jedoch vom italienischen Kirchhofe können wir ebenso gut lernen, wie schon mancher andere an Italiens Kunstschätzen sein Kunstverständnis erweitert und gebildet hat. Schon in seiner Grundrißanordnung zeigt uns der Italiener, daß er im Friedhof nur einen Ort zum Unterbringen seiner Toten sieht. Diese einfache, vernünftige, uns so klar erscheinende Anschauung findet man indessen in Deutschland nur sehr selten vertreten; oft versucht der deutsche Gartenarchitekt einen Friedhof dadurch vornehmer zu gestalten, daß er ihm, auf Kosten der Zweckmäßigkeit, das Gepräge eines landschaftlichen Parks zu geben bestrebt ist. Dieses sonderbare Tun entspricht der Liebe des Deutschen zum Walde. Hierbei erzielt man jedoch durchaus nichts waldartiges; im besten Sinne wäre der Friedhof ein Park, wenn nicht die Gräberreihen wären, welche die Stelle des Rasens einnehmen, und die mit ihrem wilden Chaos von Grabsteinen und Kreuzen dem angestrebten Ideale geradezu Hohn sprechen. Dies fühlt man auch durch, und man versucht nun durch schmale Pflanzstreifen, Hecken usw., die Grabfelder dem Auge zu verbergen und legt wohl, um diese Täuschung vollständig zu machen, wenige Meter breite Schneisen quer durch das Friedhofsgelände. Beispiele solcher Friedhofspark- und -waldkonglomerate finden wir sehr häufig, besonders in großen Städten, wo man das Publikum mit dieser allerdings billigen Schwindelkunst über die Öde und Leere unserer Friedhöfe hinwegtäuscht. Man wird mir nun sagen, bei genügendem Platze ließe sich ein derartig großer Park schaffen, daß man trotzdem Rasen anlegen und die Gräber unauffällig in dieser Anlage unterbringen könnte; das hätte denn auch den Vorteil, daß auch der nicht Trauernde etwas von dem Friedhof hätte. Ich will nun gegen meine praktischen Erfahrungen annehmen, man fände wirklich eine Stadt, die gewillt wäre, ein solch großes Gelände herzugeben, und ein Heer von Friedhofsbeamten zu unterhalten, um die zerstreut liegenden Grabflächen überhaupt beaufsichtigen zu können, so könnte ich mir doch nichts weiheloseres vorstellen, als eine Störung des Trauernden durch lustwandelnde Spaziergänger. Das wäre dasselbe, als wollte man in einer Kneipe gleichzeitig Gottesdienst abhalten. (? D. S.) Meiner Ansicht nach hat auf dem Friedhofe nur der Trauernde ein Recht und diesem steht gewiß nicht der Sinn danach, sich zu zerstreuen oder angesichts der Gräber Natur zu kneipen. Warum denn auch zwei verschiedene Sachen verquicken wollen; man kann sie doch gewiß getrennt besser gebrauchen! Nach dem Vorhergehenden kommen wir nun von allein darauf, die in Italien übliche tektonische Grundrißform auch für unseren Friedhof als allein brauchbar zu bezeichnen. Man strebte nicht mehr danach, uns durch allerlei Trugmittel eine idealisierte natürliche Landschaft vorzuspiegeln; vielmehr sei es hier die Aufgabe des Gartenarchitekten, nur Flächen und Räume vor allen Dingen zweckmäßig und schön zu teilen und zu gestalten! Auch nach diesem Gesichtspunkte arbeitende Künstler werden durch geschicktes Verteilen von Licht und Schatten hervorragend schöne Friedhöfe erzielen, die überdies noch den nicht zu unterschätzenden Vorteil haben, weniger Platz einzunehmen und praktisch zu sein. Mit der Hauptanlage ist es nun nicht allein getan; die innere Ausstattung des Friedhofes ist ebenso wichtig. Bei uns sündigt man gerade in dieser Hinsicht am meisten. Man bekommt ordentlich Kopfweh, wenn man den sinnlos zusammengewürfelten Wald der verschiedenartigsten Kreuze und Denkmäler auf unseren Friedhöfen betrachtet.

(Schluß folgt in Heft 7).

DIE GESCHICHTLICHE ENTWICKLUNG DES STADTPLANES.

Hierzu Tafeln 15 bis 19. (Heft II und III).

Von Dr. Ing. MACKOWSKY, Regierungsbaumeister in Dresden.

(Schluß aus Heft 4.)

Nach einem Vortrage, gehalten im Kgl. sächs. Altertumsverein am 8. April 1907 und im sächs. Ingenieur- und Architektenverein am 14. Oktober 1907.

Die Frage der Orientierung, die bei Priene zum ersten Male in den Vordergrund tritt, leitet uns auf die römischen Stadtanlagen über. Ich stütze mich hier auf die wertvollen Untersuchungen Heinrich Nissens. Er fand, daß jede altitalische Stadtgründung auf eine politisch-religiöse Handlung zurückzuführen sei. So steht für jede Stadt der Name des Gründers fest, das Gründungsjahr ist genau bekannt, und die alljährliche Wiederkehr des Gründungstages wird als städtisches Fest gefeiert. Die feierliche Gründung selbst schildert uns Cato folgendermaßen: Der Stadtgründer spannt an den Pflug einen Stier und eine Kuh, jenen zur Rechten, diese zur Linken, die Kuh einwärts, den Stier nach außen. Mit verhülltem Haupte umpflügt er den zur Anlage bestimmten Raum und gibt acht, daß alle Schollen nach innen fallen; denn die Scholle bezeichnet den Gang der Mauer, die Furche den Graben. Wo aber ein Tor sein soll, profanem Aus- und Eingang dienend, da hebt er den Pflug aus dem Boden und trägt ihn über die Stelle hinweg. Dieser Gebrauch wird von den Etruskern abgeleitet, wie fast alle religiösen Gebräuche der Römer auf dieses hochentwickelte Volk zurückgeführt werden. Mit dem Umziehen der Mauern geht die Bestimmung der Himmelsrichtung Hand in Hand. Wie der römische Augur beim Befragen der Götter zuerst mit dem Krummstab eine Linie von Nord nach Süd, den sogenannten Cardo, zog, um in den damit bestimmten Grenzen das Götterzeichen zu erwarten, so wurde bei jeder römischen Städtegründung zunächst das Land durch den Cardo und den rechtwinklig dazu gelegten Decumanus in vier Regionen geteilt. Das von den römischen Feldmessern hierbei benutzte Instrument hieß die Stella oder Groma und bestand aus einem doppelten Diopterlineal, dessen Arme sich rechtwinkelig kreuzten. Die Absteckung des römischen Lagers, über das uns Polybios sehr genaue Angaben hinterlassen hat (vergl. hierzu Textbild 3), geschieht nach den gleichen Grundsätzen, wie ja überhaupt mehrere Städte Italiens und Deutschlands auf römische Lager zurückzuführen sind. Der Schnittpunkt der beiden Hauptlinien, Cardo und Decumanus, wurde in der Regel durch ein Denkmal oder einen Altar besonders bezeichnet, oft auch zum Forum erweitert. Beim römischen Lager befindet sich hier das Praetorium, ein Viereck von etwa 200 Fuß Seitenlänge, mit den Zelten der Befehlshaber und dem Altar. Die Aufstellung nach den vier Himmelsrichtungen wurde möglichst durchgeführt, eine Abweichung gestatteten sich die römischen Feldmesser nur, wenn die natürlichen Verhältnisse hierbei zu große Schwierigkeiten entgegenstellten. Hervorzuheben ist noch, daß der Cardo bei der älteren Anlage des römischen Lagers mehr nach Westen liegt, so daß die östliche Seite größer wird, hier lagerte die Masse des Heeres, in der westlichen Seite der Feldherr mit der auserwählten Leibtruppe.

Da die Stadt Rom durch die vielen Überbauungen sich so verändert hat, daß wir den älteren Zustand schwer feststellen können, wollen wir als Beispiel einer römischen Stadtanlage Pompeii betrachten, das nach den Ausgrabungen ziemlich vollständig vor uns liegt (siehe hierzu Tafel 17). Wir haben hier offenbar zwei Bauperioden vor uns, die wohl auf die ersten Bewohner Pompeiis, die Osker und Etrusker zurückzuführen sind. Die älteste Anlage scheint der um das Forum gelegene Teil zu sein. Die Merkuriusstraße bildet hier den Cardo, die Strada dell' Abbondanza den Decumanus maximus. Später, mit der Anlage der großen Ringmauern, wurde die Stadt bedeutend erweitert, neu abgesteckt und eingeteilt. Die Strada Sta-

Abb. 3.

PORTA·PRINCIPALIS·SINISTRA.
PORTA·DECUMANA.
PRAE TORIUM.
ARA.
PRIN CIPIA.
VIA·QVINTANA
PORTA·PRAETORIA
PORTA·PRINCIPALIS·DEXTRA.

biana wurde jetzt der Cardo, die Nolaner Straße der Decumanus. Man beobachtete hierbei nicht streng die Himmelsrichtungen, sondern legte die Strada Stabiana einer natürlichen Einsenkung des Bodens folgend an, was auch eine Änderung der Parallelstraßen bedingte. Entsprechend der ähnlichen Teilung Roms wurden in Pompeii so vier Viertel gebildet, die verschieden bebaut waren. So war die südwestlich gelegene, die „regio sacra"; denn in ihr lagen die Tempel, das Forum und alle öffentlichen Gebäude. Das im Südosten gelegene, große Amphitheater ist ein späterer Bau, der ursprünglich außerhalb der Stadt sich befand. Nach der Festlegung des durch den Cardo und Decumanus gebildeten Kreuzes erfolgte die weitere Einteilung der Stadt durch Parallelstraßen, 30 von Nord nach Süd und 15 rechtwinkelig dazu. Die Straßen selbst waren eng, ihre größte Breite ist 7 m; eine große Anzahl war nur 2½ bis 3 m breit, von welchem Maße noch die Fußbahn abzuziehen ist.

Ein Beispiel einer späteren römischen, sehr regelmäßigen Anlage läßt sich aus dem Stadtplan des heutigen Rimini ableiten. Der Decumanus wird hier von der Via Flaminia gebildet und entspricht genau der heutigen Hauptstraße. Der Cardo läuft von dem erhaltenen Südtor aus und schneidet den Decumanus auf dem Hauptplatze der Stadt (piazza di Giulio Cesare), in dem man jedenfalls das alte Forum zu erblicken hat.

Beim republikanischen Lager bildete, wie wir sahen, das westlich gelegene Tor des Decumanus maximus die Porta praetoria. In späterer Zeit hielt man jedoch die Richtung nach Sonnenaufgang für günstiger, und es entstand eine Umkehr der Stellung, die Porta praetoria wurde also gegen Sonnenaufgang angelegt. Im feindlichen Lande war die Stellung des Lagers auch von der des Feindes abhängig, wie die aufgefundenen Reste des Römerkastells Saalburg beweisen. Man sieht daraus, daß nicht immer eine starre Durchführung der angegebenen Regeln eintreten konnte, sondern aus mannigfachen Gründen Abweichungen vorkamen.

Wir wollen mit diesen Beispielen das Altertum verlassen und uns mittelalterlichen Städten zuwenden, wobei ich besonders auf die sächsischen und Dresden näher eingehen werde. Wenn wir die Pläne deutscher Städte betrachten, will es uns zunächst erscheinen, als ob in das heute so bewunderte malerisch-reizvolle Straßengewirr aus der mittelalterlichen Zeit durchaus kein bestimmtes System passen wolle. Dies scheint sich aber nur bei ganz wenigen Städten zu bewahrheiten. Lassen wir bei der Durchsicht der Stadtpläne einmal die neuen Erweiterungen ganz außer acht und verfolgen die Straßenzüge der alten Stadt, die meist durch die an Stelle der früheren Festungswälle erbauten Ringstraßen oder Anlagen sich scharf von den neuen Vierteln abgrenzt, so finden wir oft einen fast regelmäßigen Kern, der im Marktplatze seinen Mittelpunkt hat. Es ist das Verdienst des Straßburger Professors Johannes Fritz zuerst die deutschen Städte im Zusammenhang auf ihre ältesten Anlagen hin untersucht zu haben, und Fritz konnte die überraschende Tatsache feststellen, daß den meisten Städten ein gleicher, immer wiederkehrender Stadtplan zugrunde gelegen hat. Es ist einleuchtend, daß wir uns hier nur mit mittelalterlichen Städten befassen wollen, Gründungen der späteren Zeit, aus dem 17. und 18. Jahrhundert, wie Mannheim, Karlsruhe, Darmstadt und andere sollen ausgeschlossen sein. Wie in Griechenland können wir in Deutschland drei selbständige Perioden im Städtebau unterscheiden, eine erste im 12. und 13. Jahrhundert, eine zweite im 17. und 18. und eine dritte um die Mitte des 19. Jahrhunderts.

Die erste Periode hängt mit der Entwicklung des selbständigen städtischen Lebens durch die Bildung eines neuen Bürgerstandes eng zusammen. Der Aufschwung des Handwerkes und der Zünfte im 13. Jahrhundert hatte ein rasches Aufblühen der Städte zur Folge, das an das schnelle Wachstum der Städte in unserer Zeit erinnert. Der Städtebau jener Zeit war weiträumig und großzügig: möglichst weit wurde der die Stadt schützende Wall oder Graben hinausgeschoben, die Plätze so groß angelegt, daß sie den heutigen, doch bedeutend gesteigerten Verkehrsansprüchen noch vollkommen genügen. Von der Weitsichtigkeit der Stadtanlagen jener Zeit erhält man eine Vorstellung, wenn man bedenkt, daß Magdeburg und Köln schon im 11. Jahrhundert fast genau das Gebiet einnahmen, das beide Städte bis zur Anlage der Ringstraße, also bis um das Jahr 1870, innehatten.

Wir gehen nun zur Untersuchung der einzelnen Städtepläne über und beginnen mit dem Westen Deutschlands. Hier bildeten schon immer der Rhein und die Donau die bedeutendsten Verkehrstraßen; es ist zu erwarten, daß an ihnen die ältesten Ansiedelungen liegen werden. Diese gingen aber meist auf römische Lagergründungen zurück, und so liegt es nahe, an einen Zusammenhang mit römischen Städteplänen zu denken, und im Innern alte Straßenzüge zu suchen, die in ihrer Regelmäßigkeit und Richtung darauf schließen lassen. Wir finden das an einer Reihe von Beispielen bestätigt. Die Städte Straßburg, Metz, Köln, Konstanz, Koblenz, Bonn, Regensburg und Wien lassen tatsächlich die alten Römeranlagen deutlich erkennen. Es würde zu weit führen, auf alle diese Städte näher einzugehen, ich erwähne nur Straßburg, wo der zwischen Broglieplatz und Kalbsgasse einerseits, und dem Straßenzug Fischmarkt bis Gewerbslauben und St. Stephan andererseits liegende Stadtteil früher das römische Castrum Argentoratum bildete.

Neben diesen Städten finden wir aber eine große Anzahl, die eine vollkommen unregelmäßige Mitte aufweisen und so allen unseren Versuchen, sie in ein geordnetes System zu bringen, spotten. Sie scheinen aus dorfähnlichen Niederlassungen entstanden zu sein und sich allmählich zur Stadt ausgebaut zu haben. Ich nenne hier Aachen, Münster, Würzburg und Bremen. Meist bildete eine Ansiedlung um einen kirchlichen Mittelpunkt mit unregelmäßigen und krummen Straßen die älteste Anlage. Überhaupt ist für den Westen Deutschlands die krummlinige Straßenführung allgemein, die aus römischen Niederlassungen noch erkennbaren geraden Straßenrichtungen wurden immer von den später Anbauenden wieder verlassen.

Anders verhält es sich im Norden und Osten Deutschlands, in den Gebieten rechts der Saale und Elbe. Hier herrscht entschieden die geradlinige Straßenführung vor. Die meisten Städte zeigen in ihrem Innern eine so regelmäßige Anlage, daß man sofort auf den Gedanken kommt, eine planmäßig gegründete und nicht allmählich gewordene Stadt vor sich zu haben. Wir können hierzu unzählige Beispiele nennen, doch will ich der Kürze halber mich auf sächsische Städte beschränken.

Wir wählen zunächst Dresden. Durch die Forschungen Otto Richters sind wir über die Entstehung dieser Stadt sehr gut unterrichtet. Die Gegend um Dresden war ursprünglich, wie die hier gemachten Gräberfunde beweisen, von Germanen bewohnt. In der Zeit der Völkerwanderung scheint diese Urbevölkerung weitergezogen zu sein, und ein slawischer Stamm, die Sorben, nehmen ihre Stelle ein. Sie legten auf dem rechten Elbufer das Dorf Dresden an, das wie das altslawische Wort „drezga", was Wald oder Gestrüpp bedeutet, beweist, eine im Waldgebiete gelegene Ansiedlung gewesen sein muß. Dieses ehemalige Dorf in der Form eines slawischen Rundlings ist in den Straßenzügen um den Neustädter Markt noch heute erkennbar. Von hier aus gingen die Fischfang treibenden Sorben auch auf das linke Elbufer über und errichteten in der Gegend der späteren Fischergasse eine zweite Niederlassung. Im 10. Jahrhundert wurden dann die Slawen wieder verdrängt, und das Land von den Deutschen zurückerobert. Unter König Heinrich ist die Burg Meißen entstanden, und von hier ging die Germanisierung des Landes und Bekehrung der Bevölkerung zum Christentume vor sich. Dies geschah, indem man das Land zunächst in eine Anzahl Gebiete teilte, von denen jeder wieder eine Burg als Mittelpunkt hatte. Dresden gehörte zum Bezirk der Burg Briesnitz. Dort stand auch die älteste Pfarrkirche. Von ihr aus wurde, wahrscheinlich im 11. Jahrhundert, die Frauenkirche in dem erwähnten linkselbischen Fischerdorfe gegründet. Nun entwickelten sich zunächst um diese Kirche herum mehrere Gassen, und es entstand nicht sehr weit davon das von einem deutschen Ansiedler angelegte Dörfchen Ramvoltitz oder Ramtitz. Sein Name ist uns in der Rampoldischen oder heutigen Rampischen Gasse überliefert worden.

In einer Urkunde des Markgrafen Dietrich vom 31. März 1206 wird zum ersten Male Dresden erwähnt und zehn Jahre später wird es als Stadt bezeichnet. Um diese Zeit ist also die Gründung Dresdens anzusetzen, die entweder unter der Regierung Markgraf Dietrich des Bedrängten, oder auch schon zu Lebzeiten seines Vaters, Otto des Reichen erfolgt sein muß. Die Stadt wurde, wie die ältesten Darstellungen und namentlich das im Grünen Gewölbe befindliche älteste Stadtmodell beweisen, planmäßig angelegt. Den Mittelpunkt bildete ein nahezu viereckiger Platz von 100 m Seitenlänge, der heutige Altmarkt, von dem nach Norden und Süden je zwei, nach Osten und Westen je drei Straßen im rechten Winkel ausgehen. Die drei Hauptstraßen, die Elbgasse, Seegasse und Wilische Gasse sind genau nach den Himmelsrichtungen angelegt; an ihre Ausgänge wurden Tore gestellt, das Elb-, See- und Wilische Tor. Die östliche Hälfte der Stadt scheint nicht sofort bebaut worden zu sein, wie das unregelmäßige Straßenbild und die veränderte Stellung der Tore vermuten läßt. (Vergl. Tafel 18.) Das um die älteste Pfarrkirche entstandene Fischerdorf wurde nicht mit in die Stadt einverleibt, die Kirche stand also ursprünglich außerhalb der Stadtmauer. Bald erbaute man jedoch in der Nähe des Marktes eine neue Kirche, die dem heiligen Nikolaus geweiht war, aber später nach einer hier verehrten Reliquie vom heiligen Kreuz Kreuzkirche genannt wurde. Die Gesamtanlage der alten Stadt war somit annähernd kreisrund und hatte einen Durchmesser von etwa 600 m.

Im Gegensatz zu den weiter bestehenden Dörfern um die Frauenkirche herum und rechts der Elbe wurde die neugegründete Stadt Neu-Dresden genannt, während die Dörfer Alt-Dresden hießen. Noch im Jahre 1378 kommt diese Bezeichnung in einem markgräflichen Zinsregister für das Pfarrdorf vor. Durch die Erweiterung der Festungswerke unter Herzog Georg in den Jahren 1519 bis 1529 wurde das um die Frauenkirche entstandene Vorstadtviertel der Stadt einverleibt, doch blieb lange Zeit noch der alte Stadtgraben bestehen. Er ist erst unter Kurfürst Moritz zugeschüttet und darauf die Moritzstraße und der Neumarkt angelegt worden.

Wichtig ist besonders die für die neue Stadt gewählte natürliche Lage. Im Norden von der Elbe abgeschlossen und durch kleine Seen, die sich in der Gegend des heutigen Postplatzes, auf der Marienstraße, Waisenhausstraße bis zur Moritzstraße herumzogen, ganz vom Wasser umgeben hatte die Stadt einen natürlichen Schutz. Bei allen Gründungen im slawischen Niederlassungsgebiete wurden solche Gegenden, die man heute als sumpfig eher vermeiden würde, besonders aufgesucht. Wir finden in Posen unzählige Beispiele dafür, und die heutigen Straßennamen, Damm, Mühlendamm, Dammwiesen, deuten darauf hin, daß hier erst Sümpfe durch Dämme beseitigt werden mußten. Es kam niemals vor, daß eine Stadt von einem Flusse oder Bach durchschnitten wurde. Die Stadt Berlin ist nur scheinbar eine Ausnahme; denn sie bildete ursprünglich zwei Städte, Berlin und Kölln, zwischen denen die Spree hindurchfloß.

Aus diesem, an Dresden abgeleiteten ältesten Stadtplan läßt sich nun ein Schema für alle ostdeutschen, planmäßig gegründeten Städte ableiten, das nach Fritz sich folgendermaßen beschreiben läßt: „Eine annähernd kreis- oder ovalrunde Baufläche zeigt in der Mitte einen vier- oder rechteckigen Platz, von dessen vier Ecken oder Seitenmitten gerade, meist breite Straßen an die Umwallung führen. Diese Straßen sind wieder durch ebenso gerade, oft etwas schmälere, sie rechtwinklig schneidende Querstraßen untereinander verbunden, so daß das ganze Baugelände in eine Anzahl regelmäßiger, vier- oder rechteckiger Baublöcke zerlegt wird. Eine oder streckenweise zwei mit den Stadtmauern gleichlaufende Ringstraßen verbinden die Mündungen aller jener Haupt- und Querstraßen auf die Mauer." Auf dem Marktplatze steht das Rathaus und die Kirche, oft kommt es auch vor, daß letztere auf einen gleichgroßen Platz in unmittelbarer Nähe des Marktes erbaut wird. (Vergl. die Abbildungen 4 u. 5, S. 76.)

Wir betrachten noch einige weitere sächsische Städte, wobei ich die sehr eingehenden Untersuchungen von Ermisch über die Anfänge des sächsischen Städtewesens zugrunde lege. Wenden wir uns zu Leipzig (siehe Tafel 19). Hier haben wir zunächst wieder eine von Wasserläufen reich durchfurchte Gegend vor uns. In einem von der Elster, der Pleiße, Parthe und dem Mühlgraben gebildeten Vielecke war die Lage der Stadt von der Natur aus schon bezeichnet. Sie entstand wieder von einer Burg aus, der im 10. Jahrhundert von Thietmar erwähnten urbs Lipzi, die vermutlich an der Stelle der heutigen Pleißenburg sich erhob. Vom Hochstifte Merseburg wurde in der Nähe der Burg die Nikolaikirche erbaut und gleichzeitig eine Stadt gegründet, die einen vollkommen planmäßigen Eindruck macht. Durch Markgraf Otto den

Abb. 4.

Abb. 5.

Reichen ist darauf im dritten Viertel des 12. Jahrhunderts westlich von der ersten eine zweite Stadt angelegt worden. Sie hatte ihren Mittelpunkt in dem heutigen Marktplatze, von dem aus rechtwinkelig dazu die Peterstraße, Hainstraße und Katharinenstraße ausgehen.

Wir haben hier eine zweimalige Anwendung des abgeleiteten Schemas. Seine Wiederholung kommt noch öfter vor, so lassen sich in Freiberg in einem Zeitraume von höchstens drei Jahrzehnten drei Gründungen nachweisen, die als Mittelpunkte den jetzigen Untermarkt, die Nikolaikirche und den Obermarkt mit der Petrikirche haben. Einfacher sind die Stadtpläne von Zwickau, wo neben einer an den slawischen Rundling erinnernden Ortschaft um die Marienkirche Markgraf Dietrich eine deutsche Stadt anlegte, und von Chemnitz, das in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts gegründet wurde. Als besonders regelmäßige Anlagen sind noch die sächsischen Städte Bischofswerda, Döbeln, Grimma, Königswartha, Leisnig, Ostritz und Zittau zu nennen (vergl. das Denkmalverzeichnis für das Königreich Sachsen.)

Die meisten dieser Städte sind planmäßige Schöpfungen der Wettiner. Otto der Reiche, dem durch die Erschließung der Silberminen in Freiberg für solche Unternehmungen bedeutende Mittel zur Verfügung standen, gründete Freiberg, Leipzig und Eisenberg, sein Sohn Dietrich der Bedrängte vermutlich Dresden und eine große Anzahl weiterer Städte, während Heinrich der Erlauchte die von seinen Vätern begonnenen Städte ausbaute und mit Rechten und Privilegien ausstattete. Eine Reihe von Städten wurden auch von Burggrafen erbaut, so Lößnitz, Gottleuba, Liebstadt, Ostritz und Leisnig.

Es sind naturgemäß auch außerhalb Sachsens viele Städte zu nennen, die unsern vereinfachten Plan in ihren ältesten Teilen aufweisen. Besonders regelmäßig findet er sich bei Posen, Breslau, Krakau, Köslin, Liegnitz, Neubrandenburg, Berlin-Kölln und Warschau. Mehrere Male angewandt wurde er bei Rostock, Güstrow, Thorn, Tangermünde, Waren und anderen. Daneben kommt es vor, daß nur die Hälfte des Planes ausgebaut wurde, so bei Meyenburg und Friedland in der Mark. Die Untersuchungen über alle diese Dinge sind leider noch sehr lückenhaft, es fehlt zum Teil an genügenden Lokalforschungen; wie lohnend sie sein würden, beweist der Umstand, daß Johannes Fritz bei einer nur oberflächlichen Sichtung allein 200 rechtselbische Städte mit solchen regelmäßigen Grundplänen zählen konnte.

Nachdem wir so für die meisten nord- und ostdeutschen Städte einen höchst einfachen Plan gefunden haben, wird uns die Frage nach seiner Herkunft besonders interessieren. Es ist wohl mit Bestimmtheit anzunehmen, daß dieses normale Gründungsschema, so einfach es sich auch darstellt, nicht mit einem Male entstand, sondern das Ergebnis einer Jahrhunderte langen Entwickelung sein muß. Da nun in den Gebieten dieser Städte sich zunächst keine Spuren einer solchen fortschreitenden Entstehung zeigen, diese sich nach der Gründung auch nicht weiter entwickelt, sondern im Gegenteil das Städtebild im Verlaufe weiterer Zeiten eher unregelmäßiger wird, liegt es nahe, an eine Entlehnung zu denken. Wir hatten gesehen, daß die meisten solcher Städtegründungen, ich erinnere an die sächsischen Beispiele, von Burgen aus erfolgte, die zur Germanisierung des Landes in das slawische Gebiet vorgeschoben waren. So die Burg Meißen, von der aus Dresden gegründet wurde. Weiter waren es die christlichen Priester, die neue Pfarrkirchen erbauten und ebenfalls am Entstehen der Städte mithalfen. Leipzig wurde vom Hochstift Merseburg aus besiedelt. Die Gründung der Burgen und kirchlichen Stiftungen aber erfolgte wieder von einem Mittelpunkte aus, für Sachsen ist dieser in dem Erzbistum Magdeburg zu suchen. Von hier aus wurde durch Kaiser Otto I. die Missionstätigkeit und Verwaltung des Landes organisiert. So könnte auch hier für die Entstehung unseres Gründungsschemas eine Quelle zu finden sein. Untersuchen wir einmal den Stadtplan daraufhin und gehen wir auf die Gründung Magdeburgs näher ein. (Vergleiche Tafel 19.)

Magdeburg ist eine deutsche Gründung und verdankt seine Entstehung den Kämpfen Karls des Großen gegen

die Elbslawen. Ursprünglich stand dort eine Burg und zu ihr gehörte eine bäuerliche Ansiedelung, die der Burgbesatzung den nötigen Lebensunterhalt liefern mußte. Die genaue Lage der Burg läßt sich heute nicht mehr ermitteln, doch kann sie vom heutigen Dome nicht sehr weit entfernt gewesen sein. Otto I. gründete nun in der Nähe das Moritzkloster, die spätere erzbischöfliche Kathedrale. Neben dieser ältesten Anlage entwickelte sich nach und nach durch den bedeutenden Grenzhandel ein Marktverkehr mit einer Kaufmannsstadt. Über die hier Angesessenen, nämlich die „Judei und negotiatores" erhielt das Stift Magdeburg von Otto dem Ersten die öffentliche Gerichtsbarkeit. Diese Kaufmannsstadt, die sogenannte Altstadt Magdeburgs, wurde auch im Beginn des 11. Jahrhunderts durch eine Mauer eingeschlossen. Sehen wir hierbei von den gleichzeitig berührten Rechtsverhältnissen, die für die so lange Zeit umstrittene Frage über die Entstehung des deutschen Städtewesens wichtig sind, ab, und betrachten das alte Stadtbild, so haben wir auch hier wieder die regelmäßige Anlage. Von dem inmitten der Stadt gelegenen Marktplatz gehen rechtwinkelig zu den Seiten gerade Straßen aus, genau wie bei den Stadtplänen der vorher besprochenen Gründungen. In Magdeburg ist ferner das Bemerkenswerte, daß sich eine sehr breite Straße, der noch heute darnach benannte Breite Weg, genau in der Richtung von Nord nach Süd vorfindet, die als ursprünglichster Teil der alten Stadt angesehen werden muß.

Aus den Urkunden ist ersichtlich, daß die Gründer der Stadt kaiserliche Beamte, ihre Bewohner zunächst Kaufleute waren. Beiden ist aber eine Kenntnis anderer Städte zuzutrauen, und so liegt es nahe zu vermuten, daß die Vorbilder für die zuletzt genannten Städte wie Magdeburg, wieder in den alten Römerstädten im Westen Deutschlands zu suchen sind. Jedenfalls sprechen hierfür zwei wichtige Dinge, einmal die streng durchgeführte Orientierung der Städte und die regelmäßig und gerade angelegten Straßen. Die Geradlinigkeit der Straßen ist ein aus dem klassischen Altertum und dem Orient entnommener, den Germanen fremder Gebrauch. Das nach der Zeit der Gründungen, also im späteren Mittelalter allgemeine Verfallen zum Prinzip der krummen Straßen, und nicht zuletzt die heute wieder so lebhaft dafür geäußerten Bestrebungen sind ein Beweis hierfür. Wenn im Zeitalter der Renaissance und des Barock noch einmal die gerade Straße aufkommt, so war es auch wieder ein klassischer Einfluß, der die deutsche Entwickelung des Stadtbildes noch einmal durchkreuzte.

Anlehnungen an römische Vorbilder sind auch bei der Gründung Goslars zu vermuten. Hier wird in den ältesten Urkunden öfter der Ort als „Villa Romana" bezeichnet, ebenso heißt eine Straße „Platea Romana". Da an einer Stelle im Zusammenhange mit der Villa noch ein Tor, das sogenannte Rosentor genannt wird, ist hierunter sicher die älteste Stadtanlage und nicht die Burg zu verstehen. Ferner findet sich in Goslar der gleiche noch heute sogenannte Breite Weg wie in Magdeburg, und zwar hier genau von West nach Ost gerichtet.

Von Magdeburg und Goslar könnten nun die nach unserem Schema angelegten nord- und ostdeutschen Städte beeinflußt sein. Haben wir aber in den ersten Städten eine Verwandtschaft mit römischen Anlagen, dann läßt sich diese auch für die Gründungen im Norden und Osten Deutschlands rechtfertigen. Daß sich viele Ähnlichkeiten in den Stadtplänen vorfinden, ist aus dem kurzen Überblick über die Städte im Altertum zu erkennen. Man hätte somit die interessante Tatsache vor sich, daß sich die geschichtliche Entwickelung unseres Stadtplanes bis in das klassische Altertum zurückverfolgen und möglicherweise ein ursächlicher Zusammenhang sich nachweisen läßt. Eine Geschichte des deutschen Stadtplanes ist noch nicht geschrieben und kann es vorläufig auch nicht werden, da es an Material fehlt, um sichere vergleichende Schlüsse ziehen zu können, die für die Ableitung allgemeiner Grundsätze nötig sind. So kann auch die eben geschilderte Entwickelung nur eine sehr unvollständige sein und keinen Anspruch auf endgültige Sicherheit machen. Meine Absicht war es, auf ein Gebiet hinzuweisen, das noch sehr der wissenschaftlichen Bearbeitungen entbehrt, aber doch eine Fülle dankenswerter Einzelheiten in sich birgt.

ÜBER DIE ENTWICKLUNGSMÖGLICHKEIT LÄNDLICHER GEMEINDEN.

Von B. HAMMER, Widzim.

Wie die Landerzeugnisse von der Großstadt verschlungen werden, so geschieht es auch mit dem ländlichen Bevölkerungszuwachse. Wo sind die herangewachsenen, abkömmlichen Kinder der Bauern? In Berlin!

In den Dörfern werden die Kinder mit Schmerzen geboren, mit Mühe und Kosten großgezogen, mit Geldmitteln ausgestattet, um dann — die Bodenrente der Großstadt in die Höhe zu schrauben, um der Bodenspekulation dort mühelosen Gewinn in den Schoß zu legen.

Sollte es denn kein Mittel geben, der eigenen Gemeinde den Bevölkerungszuwachs zu erhalten? Sind es nicht die gesundesten Menschen, die die Landgemeinde abstößt, ist es nicht ein Kapital, dem sie andauernd verlustig geht?

Wenn es auch ausgeschlossen ist, Bauernstellen ins X-beliebige zu teilen, gibt es sonst keinen Platz im Heimatdorfe für Menschen und für gewerbliche Tätigkeit? Gibt es für eine ländliche Gemeinde keine Entwicklung, welche die Stadt ihr wieder näher — in die Mitte rückt?

Es gibt keine, weil die Möglichkeit einer Entwicklung nicht in die Wege geleitet, nicht vorgesehen wird.

Für diese Behauptung genügt ein Beispiel.

Widzim mit den Vorwerken Neu-Tloki und Dembowice war vor etwa 7 Jahren noch königliche Domäne, das Gut wurde von der königlichen Ansiedlungskommission übernommen, um es zu parzellieren und mit evangelischen Ansiedlern zu besetzen. Nach Wegfall einer großen

Fläche, die dem Forstfiskus abgetreten wurde, verblieben rund 3000 Morgen, die in 53 Stellen aufgeteilt wurden von 5—92 Morgen Größe. Außerdem verblieben etwa 190 Morgen, die in den Außenbezirken sich befinden und als Dotation der Gemeinde zugute kommen sollen. Siehe Abb. b auf Tafel 46.

Es ist jetzt, nachdem das Land nach dem rein agrarischen Programm an Käufer und Pächter vollständig vergeben ist, eine weitere Entwicklung ausgeschlossen. Ein Schuhmacher, der den Heroismus besitzt, sich hier dauernd niederlassen zu wollen, wird Mühe haben, ein kleines Grundstück für ein Häuschen an geeigneter Stelle sich zu erwerben. Die Ansiedlungskommission hat kein Land mehr zu vergeben, die Ansiedler dürfen keine Parzellen verkaufen, und die alteingesessenen Bauern verkaufen nichts oder zu Preisen, die dem Schuhmacher den Heroismus verleiden. Auch die Kinder der Ansiedler, soweit sie nicht das Besitztum der Eltern übernehmen, finden keinen Platz mehr in der Gemeinde, auch sie müssen abziehen, obwohl es nötig wäre, sie hier festzuhalten. Solange die Besiedlung anhält, werden sie anderwärts Land erhalten, aber ist das nicht mehr der Fall, müssen sie ihren Unterhalt in der Großstadt suchen.

Widzim ist Station der Wollstein—Neusalzer Eisenbahn, wird außerdem von zwei Bahnlinien gestreift, und es hat eine schöne, mit stattlichen Bäumen bepflanzte Chaussee, die von Wollstein nach Fraustadt führt. Die Verkehrverhältnisse sind die denkbar günstigsten; wäre es da nicht angebracht gewesen, einen Teil des Landes an der Chaussee in der Nähe des Eisenbahnhofes für eine dichtere Bebauung und für gewerbliche Anlagen zurückzubehalten?

Dann hätte der Gedanke nahegelegen, diesen Teil nicht zu klein zu nehmen und für die künftige Bebauung ein System, einen regelrechten Bebauungsplan aufzustellen in der Weise, daß die Bauverhältnisse der nächstliegenden Städte berücksichtigt werden.

Wenn zum Beispiel Wollstein vor 50 Jahren nur einstöckige Häuser kannte, heute da nur zweistöckig gebaut wird und wahrscheinlich in 50 Jahren nur dreistöckige Gebäude errichtet werden, so wird man in einem neuen Gemeinwesen, in dem Platz für 10 000 Einwohner ist, nicht das einstöckige Haus aus Voreingenommenheit als Norm betrachten können.

In dem Bebauungsplan müßten ferner vorgesehen werden günstig gelegene Bauplätze an Bahn und Chaussee für gewerbliche Anlagen, günstige Geschäftslagen und angenehme Wohnlagen.

Wo der Wald in nächster Nähe fehlt, würde man in möglichster Nähe der geplanten Stadt für einen Ersatz Sorge tragen müssen, indem man etwa vorhandene Wiesen mit Bäumen bepflanzt, wie es der Stadtplan zeigt, den ich für Widzim gemacht habe — vergl. Abb. a auf Tafel 46; daß man die Straßen nicht so führen würde, daß sich der vorherrschende Westwind in ihnen austoben kann, und daß man sie nicht übermäßig breit machte, ist selbstredend. Vor allem müßte man wünschen, daß eine intime Wirkung der Straßen und Plätze angestrebt wird. Wer es lernen will, wie man es macht, muß sich die Gassen und Plätze alter Ortschaften ansehen. Wo man dreistöckige Geschäftshäuser in geschlossener Bauart vorsieht, würde man sich der Höfe annehmen müssen. Heute sind sie die Aschenbrödel der Stadtpläne, und sie könnten so sein, daß die Menschen die Stadt liebgewinnen müßten. Der Bebauungsplan müßte künstlerische Anregung aller Art bieten, er gäbe aber auch dem gesamten Gemeindeleben einen Inhalt, eine Seele, besonders dann, wenn er das Evangelium des allseitigen Vorteils predigte, weil sich dann alle an der Verwirklichung beteiligten und diese förderten.

Deshalb wäre das Land, das sich für eine stadtmäßige Bebauung am besten eignet, zweckmäßig Eigentum der Gemeinde.

In Widzim hätte das sehr gut der Fall sein können. Was hätte es der Gemeinde geschadet, wenn die 190 Morgen Gemeindedotation in die Mitte gelegt worden wären? Wie die außenliegenden Landstreifen jetzt Pächter finden und für einen Morgen mehr Ertrag bringen als den Ansiedlern angerechnet wird, so hätte das Land auch Liebhaber gefunden, wenn es keine Gemeindedotation gewesen wäre. Die Gemeinde würde aber den dreifachen Wert herausziehen nur durch landwirtschaftliche Nutzung, wenn es sich in der Nähe des Eisenbahnhofes befände, weil das Land da besser ist und für alle Ansiedler bequemer liegt. Die 9—10 Ansiedler, die auf dem Gelände jetzt ihre Gebäude haben, konnten ebensogut anderswohin bauen und hätten sich darein gefunden.

Es braucht keine Einbildung zu sein, wenn man der Meinung ist, daß der Vorteil einer städtischen Bebauung des Gemeindelandes den Bauern allmählich begreiflich geworden wäre.

Ich will es nicht als besonders schlimm hinstellen, daß die Widzimer nach Wollstein 1 Stunde weit in die Kirche gehen müssen und daß die wöchentliche Fahrt nach dem Wollsteiner Wochenmarkt Zeit beansprucht; aber es ist doch wesentlich, wenn die nächste Stadt mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen überschwemmt wird. Die Preise sind infolgedessen gedrückt. Den Vorteil hat nur der Händler, der mit der Großstadt in Verbindung steht, während der Zwischenhandel ausgelöst ist, wenn der Abnehmer vor der Türe ist.

Es ließe sich noch denken an die Vorteile in geselliger Beziehung und an die Verwertung der städtischen Abfallstoffe. Der Hauptvorteil würde aber in dem Wertzuwachse des Gemeindelandes bestehen. Bedenken wir, daß in dem nächsten Städtchen mit etwa 4000 Einwohnern das Quadratmeter Bauland außerhalb des Mittelpunktes, jenseits eines Schienenüberganges 1,50 Mk. kostet, so können wir den Wert der gleichen Fläche Bauland in einer Stadt von 10 000 Einwohnern mit mindestens 5 Mk. ansetzen. 130 Morgen Bauland = 325 000 qm haben dann den Wert von 1 625 000 Mk., die bei 4 % Verzinsung 65 000 Mk. Einnahme bedeuten, während das jetzige Gemeindeland etwa 1900 Mk. einbringt.

Gerade im Osten sind es die hohen Gemeindeabgaben, die diejenigen forttreiben, welche zu Vermögen gekommen sind. Die begüterten Leute gehen dem Osten verloren, was vielleicht nicht so der Fall wäre, wenn neue Gemeinden vorhanden wären, die etwas bieten könnten und doch mit den Steuern nicht zu anspruchsvoll wären. Wohlhabende Rentner würden sich natürlich erst dann einfinden, wenn die entstehende Stadt aus dem ersten Anfangsstadium heraus ist. Das kann vielleicht etwas lange dauern; wünschenswert wäre es daher, wenn hier im Osten der Staat etwas nachhelfen würde, vielleicht in

der Weise, daß er 2—300 Arbeiterhäuser errichtete, in der Voraussetzung, daß sich die Arbeiter, die nicht bei Bauarbeiten Beschäftigung finden, anderwärts Arbeit suchen, wie es die Arbeiterbevölkerung anderer Orte tun muß. Sind erst einige Hundert Arbeiterfamilien ansässig, dann würden auch Gewerbetreibende heranziehen, wie Bäcker, Fleischer, Kleinkaufleute; es stellte sich die Industrie ein mit der Zigarrenfabrikation an der Spitze. Und wo die Zigarrenindustrie sitzt, da kann sich auch ein Doktor und ein Apotheker ernähren.

Sowie die Entwicklung in Fluß käme, würden auch die Bauern der Gemeinde daran teilnehmen. Ihre Kinder würden sie nach wie vor hinausschicken in die Welt in der Erwartung, daß diese, wenn sie etwas gelernt und gesehen haben, wiederkommen und ihre Kenntnisse verwerten in der heranwachsenden Stadt, sei es als Kaufmann oder als Handwerker. Wie anders wäre dann der Zusammenhang der Deutschen und das Selbstbewußtsein, das jetzt angewiesen ist auf den Kunstdünger behördlicher Befürwortung und staatlicher Ausnahmegesetze.

Der Gedanke, daß den in den letzten Jahren entstandenen, vielleicht hunderten, deutschen Ansiedlungsgemeinden die Entwicklung abgeschnitten ist, weil sie nicht planmäßig vorgezeichnet wurde, ist wenig angenehm. Diese neuen Gemeinden sind jetzt in derselben Lage wie die alten Dorfgemeinden. Wo man hinsieht, da fehlt der gemeinsame Wille an der Hebung der Dorfgemeinde, und wo er vielleicht vorhanden ist, kann er nicht mit zusammengehaltener Kraft zum Ausdruck kommen. Die Entwicklung ist überall angewiesen auf die Triebkraft einzelner Personen, und einzelne Personen haben bis jetzt immer andere Interessen als die einer Gemeinde im Auge gehabt.

Es fehlt aber auch das Verständnis für die Wichtigkeit des Gemeindesinns. Auf Gemeindesinn muß sich der Sinn für den Staat aufbauen. Pflichten, die die Gemeinde übernimmt, brauchte der Staat nicht zu übernehmen. Hätten wir gutartigen Gemeindesozialismus in der Weise, daß sich die Gemeinden um ihren Bevölkerungszuwachs kümmerten, dann könnten wir vielleicht den Staatssozialismus entbehren.

ERHALTUNG ALTER STÄDTEBILDER UNTER BERÜCKSICHTIGUNG MODERNER VERKEHRSFORDERUNGEN.

Bericht über den Vortrag des Beigeordneten Rehorst-Köln auf dem Denkmaltage in Mannheim, am 19. September 1907.

Von ADOLF ZELLER, Darmstadt.

Der Bericht des Beigeordneten Rehorst gehörte zu den lehrreichsten der diesjährigen Tagung des Denkmaltages; berührte er doch Vorgänge, die von — in des Wortes wahrster Bedeutung — einschneidenster Wirkung für das Aussehen unserer historisch interessanten Orte waren und noch sind. Es verlohnt sich daher für die Leser dieser Zeitschrift, ausführlich an Hand der jüngst in Druck erschienenen Verhandlungen der Tagung darüber zu berichten.*)

Mit der Annahme des Fluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875 begann für die alten Städte in Preußen ein Zeitabschnitt der vielfach verhängnisvoll gewirkt hat. Die damals allgemein aufgenommene Sanierungstätigkeit, die Feststellung neuer Fluchtlinien in älteren Stadtteilen, geschah in einer lediglich Verkehrsinteressen dienenden Weise, leider vielfach unter vollständiger Verkennung der wirklich vorhandenen Verkehrsbedürfnisse. Der an sich gewiß berechtigte Wunsch einer gründlichen Verbesserung des Verkehrs führte vielfach ohne vorherige statistische Untersuchungen, zu möglichster Verbreiterung der alten Straßenzüge, ohne Rücksicht auf die Möglichkeit einer anderen, die bestehenden Verhältnisse schonenden Maßnahme, so daß oft kleine Orte Straßenbreiten vorsahen, wie sie oft kaum in Großstädten vorkommen. Aber auch in diesen hat die Statistik durch amtliche Zählung des Fußgänger- und Wagenverkehrs zu Zahlen geführt, die deutlich zeigen, daß die Bewältigung des Verkehrs viel richtiger durch eine bestimmte Fahrordnung usw. geregelt und gefördert wird, als durch das in Großstädten oft unerschwingliche Mittel der Straßenerweiterung. Die nachstehende Tabelle gibt hierfür einen sprechenden Beweis:

	Fahrdamm Breite in m	Bürgersteig Breite in m	Wagen,	Fußgänger
			per Stunde	
London, Old Road Street	8,34	zwei je 2,20	535	10620
Köln, Hohe Straße .	4,5	zwei je ca. 1	75	4370
Halle, Leipziger Straße	7,00	—	655 u. Straßenbahn.	—
Regensburg, alte Donaubrücke . . .	5,00	zwei je 0,9 bis 1,16	634 Wagen 667 Karren	22138
London Bridge . .	(Tagesverkehr) rd. 16 einschl. Bürgersteig		25000 Wagen	125000

Es ergibt sich sonach die überraschende Tatsache, daß die Verkehrsordnung eigentlich das wirksamere Mittel der Verkehrsbewältigung ist, und daß die Erbreiterung der Straßen vielfach von ganz anderen Beweggründen geleitet wird, so z. B. von dem Wunsche, inmitten der Städte an entsprechend erweiterten Straßen höher bauen zu können und dadurch das Grundstück besser auszunutzen.

Was nun die Straßenbreiten selbst betrifft, so nimmt Rehorst an, daß „für Altstadtstraßen von untergeordneter Bedeutung eine Straßenbreite von 5 m zwischen den Haus-

*) Vergl. Achter Tag für Denkmalpflege in Mannheim, Stenograph. Bericht S. 73 ff. Berlin, Ernst u. Sohn.

fluchten, wovon etwa 2,2 m auf die einspurige Fahrbahn fallen, als Mindestmaß anzusehen ist und bei einer zweispurigen Fahrbahn von 4,5 m eine Straßenbreite von 7 m eben noch ausreicht". Ergänzend sei bemerkt, daß die vielen Winkel und Rücksprünge, wie sie gerade in alten Straßenzügen so eigenartig sich zeigen, Gelegenheit genug zum Ausweichen oder Überholen bei außergewöhnlich starkem Verkehr geben.

Schwierigkeiten machen besonders in älteren Straßen die Neuanlagen von Straßenbahnen. Leider sind gerade dadurch vielfach wertvolle Städtebilder ganz unnötig durch Verlegen der Straßenwände vernichtet worden, oder im Wege stehende Bauwerke, Tore, Türme usw. gefallen. Ein wirksames Mittel, um den Verkehr in solchen engen Vierteln, ohne zu erhebliche Eingriffe in das bestehende Straßennetz zu erleichtern, ist die Gabelung, d. h. die Hin- und Rückfahrt einer Strecke durch Verteilung der Linien in verschiedene benachbarte Straßen. Ein bekanntes Beispiel dieser Art ist die Trambahnlinie der Augustinerstraße in Nürnberg, die sich in dieser Weise an St. Sebald gabelt. Auf Grund solcher und anderer Beobachtungen kommt Rehorst zur Ueberzeugung, daß man namentlich in kleineren Städten bei eingleisigem Betriebe mit einer Fahrbahnbreite von 7,5 m, bei zweigleisigem mit einer solchen von 10,0 m vollkommen ausreicht. Nimmt man dabei die — gewiß zu verlangende — Rücksicht, daß neben Erreichung einer möglichst großen Geschwindigkeit des Straßenbahnbetriebes durch möglichst gerade Linienführung doch auch ethische Momente ein sehr gewichtiges Wort bei dem Ausbau des Straßennetzes mitsprechen, so wird man oft bei genauer Prüfung der einschlägigen Verhältnisse von so radikalen Mitteln wie Verbreiterung absehen und mit billigeren und ästhetisch befriedigenderen Maßnahmen durchkommen können.

Wo nun alle die geschilderten Einwände versagen und die Sanierung nicht zu umgehen ist, ergeben sich eine große Anzahl von Möglichkeiten, um den gewollten Zweck der Verkehrserleichterung ohne Beeinträchtigung liebgewordener Städtebilder zur Durchführung zu bringen. Rehorst erörterte zunächst an einem Bauregelungsplane für die Stadt Höxter das gedankenlose Arbeiten, wie es meist bei solchen Fragen üblich ist. Durch das Einschreiten des zuständigen Provinzialkonservators, Herrn Kgl. Baurates Ludorff, gelang es, das malerische Städtchen vor dem fast unausbleiblichen Ruin seiner alten malerischen Schönheit zu retten. Ludorff bezeichnete nämlich alle historisch wertvollen Bauten mit rot — gewiß ein sehr einfaches und sehr empfehlenswertes Mittel — und zeigte dadurch drastisch, wie die roten Fluchtlinien in fast allen Fällen entweder wertvollen alten Besitz und vorwiegend bei diesem oft nur wenige Dezimeter hinter der alten und schief zur Straßenflucht stehende Hausfronten schädigten, oder wie z. B. am Gerichtsgebäude sämtliche das an sich einfache Haus so belebenden Erker einfach wegschnitten. (Abb. a, Tafel 48.) Der Erfolg blieb nicht aus, die öffentliche Meinung nahm Anteil an dem beabsichtigten Verfahren und es gelang unschwer, eine von Ludorff bearbeitete Abänderung des Bauregelungsplanes, die diese Schäden vermied, und nur die notwendigsten Verbreiterungen vorsah, im Gemeinderat zur Annahme zu bringen. Rehorst befürwortet weiter, in einzelnen Fällen lieber den Umbau der für moderne Verhältnisse unzweckmäßigen Viertel zu versuchen. Es kann gar keinem Zweifel unterliegen, daß namentlich eine ganze Anzahl der mehrstöckigen Holzhäuser unserer nordischen Städte, wie auch die schönen Steinhäuser der Barockzeit durch Einbau moderner Verbesserungen, Klosetts und Heizanlagen noch unschwer auch weiter recht brauchbare und behagliche Wohnungen abgeben können. (Auch für die oft sehr ungeschickt in solchen älteren Bauten hergestellten Ladeneinbrüche möchte ich hier die allgemeine Aufmerksamkeit anrufen. Der Verf.) Redner behandelte nun in einer Anzahl von Beispielen, wie man sich zu helfen hat, um dem Drängen nach besserer Verkehrsbewältigung ohne zu harte Eingriffe in das historische Erbe entsprechen zu können.

Sehr mit Recht eiferte er gegen die häßlichen Straßenverbrechungen, die zu schmalen Eckfronten führen, die in ihrer turmartigen Erscheinung nur zu sehr an den Raummangel im Inneren mahnen. Einzelne Gebäude, die um ihres Wertes Willen auch bei notwendiger Verbreiterung der Fahrbahn geschont werden sollen, lassen sich durch Umbau des Erdgeschosses zu sog. Lauben für den Fußgängerverkehr immer noch retten. (Abb. a, Tafel 47.)

In großen Städten sind Durchbrüche neuer Verkehrsadern nicht immer zu vermeiden. Statt der Durchführung der rücksichtslosen geraden Linie ist aber auch hier eine erste Forderung die, den Verlauf der neuen Straße möglichst nach gegebenen Verhältnissen, vor allem unter möglichster Schonung vorhandener Werte zu entwerfen. Lehrreiche Beispiele hierfür sind der Durchbruch der Braubachstraße in Frankfurt a. Main, sowie der Altstadtdurchbruch in Darmstadt (Textbild; vergl. auch Tafel 8 des Jahrganges I der Zeitschrift), der in teilweise nur einseitiger Erweiterung der alten Straßenwände und unter Einschiebung von Seitenplätzen dieses Ziel erreicht. Auch bei Sanierung der Altstadt von Stuttgart gelang es, einzelne wertvollere Bürgerhäuser durch vorher genau überlegte Straßenführung vor dem Untergange zu retten. (Abb. b u. c, Tafel 47.)

Gleich den Straßen haben auch die Brücken sehr unter dem Schlagworte Verkehr zu leiden. Infolge der meist streng vorgeschriebenen Ordnung sind hier ganz besonders bedeutende Leistungen hinsichtlich der Verkehrsbewältigung zu verzeichnen, wie das auch aus der eingangs erwähnten Tabelle hervorgeht. Freilich sprechen bei der Frage des Brückenersatzes auch Rücksichten auf den Wasserweg mit, und es wird schwieriger sein, in einzelnen Fällen einen genügenden Ausgleich zu schaffen. Einer, die Erweiterung der Brücke durch seitliche Fußgängersteige in

Betonkonstruktion, ist in Halle an der Elisabethenbrücke mit Erfolg ausgeführt. (Abb. d, Tafel 47.) Die Umleitung des Wasserweges um die alte Brücke, wie es für die alte Donaubrücke in Regensburg vom Prinzen Ludwig von Bayern auf der 9. Hauptversammlung des Vereins zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt vorgeschlagen wurde, ist ein wohl nur in ganz vereinzelten Fällen anwendbares Verfahren, das wegen der Kosten und der Geländeverhältnisse nur in den seltensten Fällen ausführbar sein wird.

Den Vernichtungskampf namentlich der kleineren Städte gegen ihre alten Umwallungen schilderte Redner in treffender Weise. Als beste Verwendung ist die Umwandlung der Gräben und eines breiten Streifen Vorlandes zu öffentlichen Anlagen zu bezeichnen, wobei man nicht in den Fehler verfalle, zu Gunsten wohlabgezirkelter Anlagen die Romantik dieser alten Gräben zu vernichten. Ein gutes Beispiel hierfür sind die Festungsgräben der Stadt Nürnberg, die unzugänglich sind, im Gegensatz dazu die Anlagen im Burggraben der Moritzburg zu Halle.

Im Streite um die Verkehrsverbesserung kommen am schlimmsten weg die alten Tore und Tortürme. Auch hier lassen sich in den meisten Fällen Mittel und Wege finden, den Verkehr unter Umständen seitlich abzuleiten durch Eröffnung neuer Durchgänge in alten Mauern, oder Anlage von Neubauten mit weiteren Torwegen. Redner hat eine gewisse Übersichtlichkeit in diese naturgemäß sehr verschieden liegenden Verhältnisse durch Feststellung einer Anzahl Möglichkeiten gebracht, der wir hir folgen wollen.

Die erste ist wieder die schon früher erwähnte Verkehrsablenkung, die z. B. in Jena für die Straßenbahnlinie vor dem Johannistore zur Durchführung kam und die durch einen kleinen unbedeutenden Umweg durch die Leutrastraße das alte und für die Durchführung der Straßenbahn zu enge Tor unberührt ließ. (Abb. e, Tafel 47.)

Die zweite Möglichkeit, die Vergrößerung der Durchfahrt wird sich nur selten empfehlen, am meisten noch nach der Höhe, die sich durch Abgraben der vielfach über die alte Straßenlage gestiegenen Torsohle noch am einfachsten erreichen läßt.

Die Schaffung neuer seitlicher Durchgänge ist die dritte Möglichkeit. Hierfür sind bereits eine Anzahl sehr gelungener Versuche zu verzeichnen, so die Erweiterung des äußeren Frauentores in Mühlhausen i. Th. (Abb. b, Tafel 48), die Entwürfe für die Verkehrsverbesserungen am Burgtor in Lübeck usw.

Die vierte Möglichkeit, der einseitige Abbruch (Abb. f, Tafel 47) der an das alte Tor anstoßenden Gebäulichkeiten ist nur dann zu empfehlen, wenn er im Straßenbilde nicht schon von weitem sichtbar ist. Besser ist es, die entstandene Lücke durch einen, wenn auch noch so einfachen Überbau mit weiter Toröffnung zu schließen, wie das z. B. in Regensburg am Durchbruche neben dem Torturm der steinernen Brücke geschehen ist. (Abb. c, Tafel 48.) Jedenfalls sollte aber der neue Anteil in sich durch seine Architektur als eine neue Zutat kenntlich sein und nicht etwa in Nachahmung der Bauweise des Vorhandenen ein unliebsamer Kontrast zwischen Altem und dem Alten nachempfundenen Neuem erzielt werden.

Die völlige Freilegung alter Torbauten als fünfte Möglichkeit ist als stets sehr bedenklicher Notbehelf zu bezeichnen und hat bis jetzt auch noch keine völlig befriedigende Lösung ergeben. Bei Toren mit Erdwällen mag sie noch am gerechtfertigsten erscheinen (obwohl auch hier die Erdwälle als Promenaden vielfach sehr dankbare Spaziergänge bieten, z. B. in Soest, Der Verf.) Ein Beispiel einer solchen Freilegung bietet das Severinstor in Köln, das wenigstens mit einem kurzen Stücke des Erdwalles erhalten blieb, um es nicht zu sehr bloßzustellen. Wo aber diese zusammenhanglose Freilegung bereits geschehen ist, kann nur dem Redner zugestimmt werden, doch den Versuch zu machen, durch Anbau von Säulenreihen, oder sonstigen für den Durchgangsverkehr geeigneten Bauten die Geschlossenheit der ursprünglichen Anlage wieder zu gewinnen.

Vielleicht das drastischste Beispiel für die Änderung der Auffassung auf dem Gebiete der Freilegungsarbeit ist das ehemalige Laufertor zu Nürnberg, das dem Verkehrsfanatismus im Jahre 1882 vollständig zum Opfer fiel, während nunmehr in dem glücklichen Ausbau der Verkehrsverbesserung am weißen Turme durch den verdienten Oberbaurat Weber (Nürnberg) eine Lösung gewonnen wurde, die beiden Teilen, Altertumsfreund und Verkehrsfanatiker in geschicktester Weise gerecht wird. Die größtenteils sehr baufälligen alten Gebäude der unmittelbaren Umgebung des Turmes wurden niedergelegt und durch Neubauten ersetzt, die gleich neben dem Tore mit großen Durchfahrten versehen sind und die Geschlossenheit des früheren Straßenbildes in harmonischster Weise wieder erweckt haben. Vergl. Tafeln 6 und 7 des Jahrganges I der Zeitschrift.

Durch die Vorführung gut gewählter Beispiele aus der Praxis, wie die mit leisem Humor gewürzte Darstellung der einschlägigen Verhältnisse hat es Redner verstanden, das Thema so anziehend und vor allem in der Nutzanwendung so faßlich zu gestalten, daß zweifellos die Frage der Verkehrsregelung unserer Städte damit in weiteren Kreisen Verständnis finden dürfte und die Fehler, die man seither so oft auf diesem Gebiete zu beklagen hatte, sich mindern werden. Der Nutzen solcher Vorträge mit Beziehung auf praktische Fälle für die Denkmaltage dürfte nicht zu verkennen sein, da er von dieser Stelle aus vorgetragen, auf größere Verbreitung in den beteitigten Kreisen der Staats- und Kommunalverwaltungen rechnen kann, und die vielfach im Laienpublikum vorhandenen einseitigen Anschauungen solcher Fragen in glücklicher Weise veränderte.

NEUE BÜCHER.

Wir bitten um gefällige Zusendung aller einschlägigen neuen Bücher und Schriften, die wir unter dieser Übersicht regelmäßig anzeigen werden; wir übernehmen aber keine Verpflichtung zur Besprechung und Rücksendung.

DIE WASSERVERSORGUNG DES RHEIN-SELZ-GEBIETES. Von B. von Boehmer, Großherzoglicher Baurat und Vorstand der Kulturinspektion Mainz. Mit 10 Tafeln und 26 Abbildungen. München und Berlin. Druck und Verlag von R. Oldenbourg, 1907. Besprochen von Theodor Goecke, Berlin.

Hinter dem Titel wird man nicht vermuten, daß die vortreffliche Veröffentlichung auch dem Architekten etwas bringt und zwar recht viel bringt; zunächst die frohe Genugtuung darüber, daß Ingenieur und Architekt an dem Wasserversorgungswerke Hand in Hand gearbeitet haben und dann noch eine große Zahl architektonischer Tafeln (12), die überraschend vielseitige Lösungen für die Hochbehälter des Gesamtwerks und der be-

teiligten Ortschaften darstellen. Die Wasserversorgung des Rhein-Selz-Gebietes bildet nun schon die fünfte und zugleich umfangreichste Gruppe der rheinhessischen Zentralwasserversorgung; sie dient 26 Gemeinden mit zusammen rund 27 000 Einwohnern, die teils am westlichen Rande der Rheinniederung, teils auf der Hochebene zwischen Rhein- und Selztal, teils im Selztale selbst und endlich auf der Hochebene nordwestlich der Selz liegen. Das Pumpwerk ist bei Guntersblum errichtet, der I. Haupthochbehäter mit einer Aussicht gewährenden Vorhalle bei Hangen-Wahlheim (Gemarkung Alsheim) und der II. Haupthochbehälter mit Aussichtsturm bei Wintersheim, welche ebenso wie die Höhen krönende kleineren Ortsbehälter aus Haustein in wuchtigen Formen ausgeführt sind.

Die erste Gruppe umfaßt das Nahe- und Apfelbachgebiet bei Kreuznach, die zweite das Bodenheimer Gebiet unweit Oppenheim, die dritte das Seebachgebiet nördlich von Worms, die vierte das Selz-Wiesenbachgebiet mit Wörrstadt als Hauptort. Noch zwei Gruppen sind in Aussicht genommen, so daß der größte Teil Rheinhessens in absehbarer Zeit Wasserleitung erhält — in der Tat eine großartige Leistung, wenn man bedenkt, in wie vielen Städten es noch an dieser notwendigen und nützlichsten Einrichtung fehlt. Dem Staate Hessen sowohl, als dem Schöpfer dieser Anlage, Herrn Baurat von Boehmer, kann man dazu nur Glück wünschen.

VERKEHRSFRAGEN DER GROSSSTADT. Zwei Broschüren: „Personenverkehr und Schnellbahnprojekte in Berlin" (Verlag Gust. Ziemchen Berlin 1907) und „Die Bedingungen der Rentabilität von Stadtschnellbahnen" (Deutscher Städteverlag, Berlin W. 30, 1908), die beide von Oberingenieur Richard Petersen verfaßt sind und auf deren besondere Bedeutung für Groß-Berlin hinzuweisen der eigentliche Zweck dieser Zeilen ist, lassen einige grundsätzliche Betrachtungen über Verkehrsmittel und Verkehrswege der Großstadt im allgemeinen vom Standpunkt des Städtebaues geraten erscheinen.

Mit dem zunehmenden Wachstum der Großstadt verliert die Verkehrstraße zusehends ihre ursprüngliche Bedeutung als ausschließlicher Verbindungsweg zwischen den Häusern und Stadtteilen, ähnlich wie die Landstraße bei der Einführung der Eisenbahn. Denn, würde sie, abgesehen von den zeitraubenden Umständen, diese Eigenschaft bei den wachsenden Entfernungen durch die gewaltige Entwicklung der Stadt nach außen auch in ihrem Innern bewahren, so müßte man notwendig voraussetzen können, daß eine mit der Ausdehnung der Stadt nach innen zunehmende allmähliche Verbreiterung der Hauptverkehrswege möglich wäre.

Diese Voraussetzung verliert keineswegs an Berechtigung gegenüber dem Einwande, daß ein großer Teil der heutigen Straßenverkehrsmittel von ungleich größerer Schnelligkeit ist als die in früherer Zeit, sondern sie gewinnt noch an Wichtigkeit mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der Fahrgeschwindigkeiten der einzelnen Straßenverkehrsmittel, weil das vermehrte Vorfahren und Ausweichen eine relativ größere Straßenbreite erfordert.

Da nun aber eine — sagen wir — „Entbauung" gerade der belastetsten Stadtteile besonders an den Hauptverkehrsadern infolge der Kostbarkeit des inneren Stadtgebietes sich nicht nach Erfordernis durchführen läßt, so ist eine teilweise Beeinträchtigung, eine stauende Verlangsamung des Straßenverkehrs die natürliche Folge.

Dennoch kann das Zuengewerden der Verkehrswege im Stadtinnern nicht als der entscheidende Grund für die Notwendigkeit der Straßenentlastung durch Schnellbahnen angesehen werden. Dieser liegt teilweise vielmehr, wie schon angedeutet, in dem großen Zeitverluste, den die riesigen Entfernungen in einer Großstadt verursachen, zumal jene noch durch die erforderlichen Umwege um das Stadtinnere gesteigert werden. Doch nicht nur der Gesichtspunkt des Zeitgewinnes, sondern vor allem die Verdichtung des Verkehrs im Stadtinnern lassen es ebenso gewinnbringend wie notwendig erscheinen, den Personenverkehr zwischen dem Stadtinnern und -äußern unmittelbar beschleunigt zu ermöglichen und führen somit zu der Anlage der teueren Untergrundbahnen und der billigeren aber wenig erwünschten Schwebebahnen.

Die Notwendigkeit dieser Verkehrsmittel geht deutlich aus den statistischen Karten hervor, die der erstgenannten Schrift Petersens beigefügt sind: so eine Karte der geplanten und bestehenden Bahnen, eine andere für den Fernverkehr, dann eine des Orts- und Vorortverkehrs, eine besonders wichtige, die den Verkehr auf den einzelnen Bahnen darstellt, ferner eine Karte, welche die Größe des Straßenbahnverkehrs veranschaulicht, wobei die dicksten Striche, welche die Anzahl der Wagen einer Stunde (wohl im Durchschnitt?) in der Potsdamer Straße mit 248 und in der Leipziger Straße mit 200 bezeichnen, besonders in die Augen fallen. Eine andere Karte über den Omnibusverkehr gibt mit den dicksten Strichen für die Friedrichstraße 194 Wagen in einer Stunde, für die Leipziger Straße 166, für die Potsdamer Straße 120 an. Folglich ergeben sich für die beiden letztgenannten Strecken zusammen mit den Straßenbahnen je 366, beziehungsweise 368 Wagen in der Stunde.

Noch deutlicher spricht die Karte, welche die Anzahl der im Jahre 1904 auf 1 km Bahn- (bezw. Straßen-) Länge beförderten Reisenden in Millionen darstellt, wobei die Potsdamer und Leipziger Straße mit fast 12 Millionen wieder besonders hervortreten. Schade, daß uns für den Fußgänger-, Droschken- und Lastverkehr nicht ähnliches Material ergänzend zur Verfügung steht.

Neben den Karten gibt eine große Zahl von Bildern und sonstigen Darstellungen ein anschauliches Bild von der Bedeutung der Verkehrsfragen Groß-Berlins, und wieder einmal zeugen die beiden Schriften Petersens von der deutschen wissenschaftlichen Gründlichkeit, mit der ein ungemein zäher Tatsachenstoff zu geistig fruchtbarem Samen verarbeitet ist.

Franz Steinbrucker.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Von Herrn Th. Gränicher, Architekt in Bern, geht uns folgende NACHRICHT zu: „In meiner Vaterstadt Bern befindet sich ein altes Bauwerk, das dem Vandalismus einiger Krämerseelen zum Opfer zu fallen droht. Das alte historische Museum stammt aus den Jahren 1772—1775 und bietet, wie die Abbildung 1 zeigt, einen außerordentlich reizvollen Straßenabschluß. Das Gebäude selbst, insbesondere auch seine Hauptfassade (siehe Abbildung 2), ist noch in befriedigendem Zustande, so daß es mit geringen Mitteln instand gesetzt werden könnte; ein dafür schon angebotener hoher Mietspreis würde eine sehr günstige Verzinsung ergeben. Der Angriff der Gegner richtet sich nun auch nicht hiergegen, sondern gegen die Lage des Gebäudes mit der Behauptung, daß dadurch der Verkehr in ganz erheblichem Maße gestört werde. Es dürfte ihnen allerdings schwer fallen, zu beweisen, daß dort je in normalen Zeiten ein Gedränge entstanden sei. Der schwache Punkt liegt vielmehr in dem Engpasse bei der Hauptwache, wo die Straßenbahn durchgeht (siehe Abbildung 3). Man ist nun in einsichts-

Abb. 1.

Abb. 2.

Abb. 3.

vollen Kreisen der Ansicht, daß dort der Abbruch der durch leichte Schraffierung angedeuteten Häuser das einzig verständige Mittel wäre.

Freilich bleibt der Abbruch des einen dieser beiden Häuser an der Hotellaube seines künstlerischen Wertes halber und weil es das Straßenbild noch besser abgeschlossen hat, auch noch zu bedauern, doch wären dann vor der Hand keine weiteren Zerstörungen des Städtebildes notwendig. Die Hauptwache, die unter den „Historischen Städtebildern von Gurlitt" abgebildet ist, von Meister Sprüngli stammend, soll aber von Staats wegen ebenfalls verunstaltet werden, indem die ruhige und geschlossene Rückwand hinter der Säulenreihe mit Schaufenstern zu durchbrechen beabsichtigt wird. Ich bin vielleicht der einzige hier in Bern, der diese Umbauerei verurteilt, und ist es auch besser, wenn man in diesem Falle nachgibt, zu Gunsten des alten historischen Museums. Der Bund „Heimatschutz" stimmt im großen Ganzen wohl mit diesen Anschauungen überein, konnte sich indessen nicht entschließen, kräftig einzuschreiten, da er sich durch seine steten Klagen, die ja wohl begründet sind, mehr oder weniger schon die Abneigung eines größeren Teils der Bevölkerung zugezogen hat. Eines seiner einflußreichsten Mitglieder stellt sich aber auch auf den Standpunkt, daß alles, was nicht mittelalterlichen Ursprungs oder aus der frühen Renaissance stammt, leichten Herzens dran zu geben sei. Es besteht in Bern wohl ein Gesetz, das einen gewissen Schutz ausüben sollte, es ist aber damit so, wie mit vielen gesetzlichen Bestimmungen, daß sie im wichtigsten Falle versagen."

Es bedarf wohl nicht erst der Versicherung, daß wir den wohlbegründeten Einspruch des Herrn Einsenders auf das Kräftigste unterstützen. Wer einigermaßen mit den Verhältnissen bekannt ist und einen Blick auf den Lageplan wirft, wird uns darin zustimmen, daß das kleine Bauwerk nie und nimmermehr ein Verkehrshindernis bilden kann.

Die Schweizer sollten doch bedenken, daß nicht nur die — bereits auch schon vielfach angetastete — Erhabenheit ihrer Bergwelt sondern auch die im wohltuenden Gegensatze dazu trauliche Schönheit ihrer alten Städte die Fremden in das Land zieht.

CHRONIK

AD. HARTUNG.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G. Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

In dem Wettbewerbe um einen BEBAUUNGS- UND PARKPLAN für das ehemalige Dottische Gelände in Lichtenberg bei Berlin ist mit Stimmenmehrheit der I. Preis dem Entwurfe 1 „Parkschulen" des Ingenieurs Carl Theodor Fischer, Mainz, einstimmig der II. Preis dem Entwurfe 29 „Vorfrühling" des Architekten Hans Bernoulli, Berlin und mit Stimmenmehrheit der III. Preis dem Entwurfe 22 „Parkschulen" des Architekten V. Tarruhn, Lichtenberg zu gefallen. Die Entwürfe 56 ⊙⊙⊙ des Gartenarchitekten H. Pietzner, Freiberg in Sachsen und 59 „Westlich die Classen" des Architekten H. Jansen, Berlin wurden einstimmig zum vorgesehenen Ankauf empfohlen, darüber hinaus aber wurde der Antrag gestellt, wegen guter Einzelheiten den Ankauf der Entwürfe 42 „G. S. Nr. 10" und 94 „Poesie und Prosa" anheimzustellen.

Die STUTTGARTER THEATERPLATZFRAGE betreffend, wird auf die „Die Bauplatzfrage des Hoftheaters in Stuttgart: Botanischer Garten oder Eberhardspuppe?“ betitelte Broschüre von Professor Paul Bonatz aufmerksam gemacht. Erschienen in Stuttgart bei Kinrod Wittwer. Preis 80 Pfg.

Der Vorschlag von Professor Theodor Fischer, das Opernhaus an die Stelle der Eberhardspuppe zu erbauen und zum Mittelpunkt einer großartig gedachten Baugruppe zu erheben, verdient trotz dem damit verbundenen tieferen Eingriffs in den Schloßgarten, vom städtebaulichen Standpunkt ernsthafteste Würdigung. Hoffentlich wird der Wettbewerb um den Entwurf der Bauwerke den Teilnehmern freie Hand lassen in der Auswahl des ihnen am besten erscheinenden Bauplatzes, der vom Bauwerke doch kaum zu trennen ist. Derart wäre gewissermaßen eine Abstimmung über die verschiedenen Bauplatzvorschläge herbeizuführen.

ERSTE VORORT-AUSSTELLUNG. Unter diesem Namen werden die Herausgeber des bekannten Handbuches „Die Berliner Vororte“ in enger Verbindung mit den zuständigen Behörden, Ortsvereinen und Interessenten in den Vororten eine dauernde Ausstellung von Karten, Plänen, Hausmodellen und ähnlichen Informationsmitteln veranstalten. Dieses für die Entwicklung Groß-Berlins sehr bedeutsame Ausstellungsunternehmen soll dem Publikum Gelegenheit geben, sich über alle in Betracht kommenden Verhältnisse ein selbständiges und objektives Urteil zu bilden. Der Besuch der Ausstellung soll kostenlos sein. Das vorläufige Ausstellungsbureau befindet sich Elßholzstraße 15.

Der Vorstand der Vereinigung Berliner Architekten hat an den Magistrat und an die Stadtverordnetenversammlung zu Schöneberg bei Berlin folgende, mit geringen Abweichungen wiedergegebene EINGABE gemacht:

Soweit die Vereinigung Berliner Architekten durch die Zeitungen und mündliche Mitteilungen über die Verhandlungen der Schöneberger Stadtverordnetenversammlung unterrichtet ist, ist der Beschluß gefaßt worden, den Herrn Stadtbaurat von Schöneberg mit der Ausarbeitung eines Rathausentwurfes su beauftragen.

Hierzu möchte sich die Vereinigung Berliner Architekten gestatten, dem Magistrat und den Stadtverordneten der Stadt Schöneberg folgendes in aller Ergebenheit zu unterbreiten:

Zunächst dürfen einige Bemerkungen, die der Herr Oberbürgermeister hinsichtlich der Rathausbauten in Hamburg, Frankfurt a. M. und Leipzig gemacht hat, nicht ohne Erwiderung bleiben.

In allen drei Fällen nämlich haben Wettbewerbe stattgefunden; in Hamburg und Frankfurt a. M. haben dann Privatarchitekten die Rathäuser errichtet, in Leipzig der Stadtbaurat Licht, nachdem er aus dem öffentlichen Wettbewerbe mit dem ersten Preise als Sieger hervorgegangen war. Gerade das Beispiel von Leipzig ist vorbildlich und lehrreich, weil die Leipziger Stadtvertretung, obwohl der Stadt ein Baukünstler allerersten Ranges in der Person des Stadtbaurates Licht zur Verfügung stand, nicht darauf verzichtet hat, bei der großen Aufgabe das freie Spiel der Kräfte walten zu lassen.

Ein Rathausbau ist ohne Zweifel die bedeutsamste Monumentalbauaufgabe einer städtischen Verwaltung. Das ist zu allen Zeiten so gewesen.

Wie ernst das Mittelalter und auch die späteren Zeiten diese Aufgaben erfaßt haben, sieht man aus einer großen Anzahl schöner alter Rathäuser nicht nur in großen Städten, sondern auch in kleineren Gemeinwesen. Das Rathaus war das Wahrzeichen stolzen Bürgersinnes; mit ihm war der Bürger gleichsam verwachsen. Es war nicht nur die Stätte zurückgezogener Amtsarbeit, sondern der Ort, zu dem die Bürger in guten und schlimmen Zeiten hineilten, um Rat und Tat zu pflegen, Feste zu feiern, im Unglück zu trauern. Diesem inneren Wesen entspricht auch das Äußere der guten Rathäuser, welche sich mit weiten Toren und Hallen nach außen öffnend, den Bürger zum Eintritt einladen, und mit ihrem Turm und hochragenden Giebeln Zweck und Bestimmung des Gebäudes kennzeichnen.

Die Neuzeit mit ihren großen Anforderungen an die Raumabmessungen der für die Verwaltung bestimmten Räume, mit ihren technischen Vollkommenheiten und mit ihrem Ringen nach einer charakteristischen Stilfassung stellt an das Können der Architekten die höchsten Ansprüche. Reich und Staat und viele Gemeinden haben sich deshalb bei ihren größten Bauaufgaben an die Allgemeinheit der deutschen Baukünstler gewendet, sie zum Wettkampf um die beste Lösung auffordernd. Wer wollte in Abrede stellen, daß bei diesen Wettbewerben hervorragende Leistungen zu Tage getreten sind, daß sich gerade im Wettkampfe die Kräfte der Architekten gestählt haben!

Und doch ist in der Stadtverordnetenversammlung zu Schöneberg gesagt worden, daß bei architektonischen Wettbewerben die Ergebnisse gemeinhin gering seien, und daß es sich deshalb nicht empfehle, für das Schöneberger Rathaus einen Wettbewerb auszuschreiben.

Die Vereinigung Berliner Architekten hat schon seit langem eingesehen, daß die bauliche Entwickelung Groß-Berlins in vieler Beziehung zu wünschen übrig läßt, weil der große einheitliche Zug fehlt. Sie hat deshalb die Anregung gegeben zu der Veranstaltung eines Wettbewerbes um einen Bebauungsplan für Groß-Berlin und glaubt sich durch diese in rein idealem Interesse ins Werk gesetzte Anregung ein Verdienst um die Entwickelung Groß-Berlins erworben zu haben. Die Vereinigung Berliner Architekten glaubt aber auch berechtigt zu sein, in Fragen mehr örtlicher Natur ihre Stimme zu erheben, wenn sie der Überzeugung ist, daß Fehler verhütet werden können.

Wir möchten deshalb in diesem Sinne der Stadtvertretung von Schöneberg warm empfehlen, noch einmal gründlich in Erwägung zu ziehen, ob die Lösung der Schöneberger Rathausfrage auf dem richtigen Wege ist. Sollte diese Frage, was wir hoffen, verneinend ausfallen, so würden wir anraten, schon bei Auswahl und Gestaltung des Bauplatzes und der benachbarten Straßen, sowie bei der Aufstellung des Bauprogrammes hervorragende Baukünstler zur Beratung heranzuziehen und alsdann zu versuchen, einen geeigneten Bauplan im Wege des Wettbewerbes zu erlangen.

BAUAUSSTELLUNG STUTTGART 1908. Werke bürgerlicher Baukunst im weitesten Sinne im Gegensatz zum Monumentalbau, das gesamte Bauhandwerk und seine verwandten Gewerbe- und Industriezweige sowie das im Zusammenhange mit dem bürgerlichen Bauwesen stehende Kunsthandwerk, ist das umfassende Programm der Bauausstellung Stuttgart 1908, verbunden mit einer Ausstellung von künstlerischen Wohnräumen.

Wie alles, was die Beratungsstelle für das Baugewerbe bei der kgl. Zentralstelle für Gewerbe und Handel in Stuttgart in die Hand nimmt, praktischen Zwecken dient, so will auch diese Bauausstellung in erster Linie dem Manne der Praxis, dem Bauunternehmer in der Kleinstadt, dem Baumeister auf dem Lande Belehrung schaffen. Hier in der Ausstellung sollen ihm die Baumaterialien, sollen ihm die Fortschritte in den Konstruktionen und Techniken, sollen ihm alle Mittel, die sich auf den Rohbau, auf die Fertigstellung von Außen- und Innenbau beziehen, an Proben und an vollständigen Bauten vorgeführt werden. Also die Ziegel-, Kalk- und Zementindustrie wird auf der Bauausstellung nicht minder vertreten sein, wie die des Zimmermanns, des Schlossers, des Klempners, des Glasers, des Installateurs usw., soweit ihre Tätigkeit eben beim Hausbau in Betracht kommt. Daneben soll ganz besonderes Gewicht auf eine sachgemäße geschmackvolle, den modernen Anforderungen entsprechende Innenausstattung gelegt werden, Dinge, die den Stukkateur, den Zimmermaler und den Tapezierer in erster Linie angehen, abgesehen natürlich von dem Möbelschreiner.

Diesen mannigfachen, auch für das große Publikum interessanten Zwecken werden außer der üblichen Ausstellungsart von Firmenständen innerhalb einer großen Halle, vor allem 15 größere Sonderbauten, darunter ein Rohbau, mehrere, vollständig eingerichtete bürgerliche Wohnhäuser und Arbeiterhäuser, ein Gemeindehaus, eine Handelsschule und das Haus der Stuttgarter Möbelfabrikanten, dienen. Die Bauarbeiten auf dem in nächster Nähe des Hauptbahnhofs gelegenen Ausstellungsgebäude, das den malerischen Stadtgarten und den Platz an der Gewerbehalle, einschließlich dieser umfaßt, sind in vollem Gange.

Wir werden nicht verfehlen, unsere Leser über diese, von Juni bis Oktober dauernde Bauausstellung noch näher zu unterrichten.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

Wollanig

Vassach

Kapuziner-wald

n. Ober-Fellach

Unter-Fellach

K.k.priv. Südbahn

Drau-Fluss

A

Lind im Feld

Draubaden

a

b

ZENTRA

St. Martiner Tratten

n. St. Georgen

St. Martin

Martinek

Molzenfeld

Weinitz

Schlossäcker

Pogöriach

Untere Vellach

St. Johann

Kreuzfeld

Kohlstadt

Beinten

G

H

St. Johann

Kreuzfeld

Johannesfeld

Pichelacker

Molzenfeld

Taschen

Völkendorf

Walter

Schmölzing

Kreuzfeld

J

Katharein-feld

Leber

Gruben

LANDWEHR-KASERNE

VIEH-MARKT

Stuck

k

Köpf stadt

Galgenbüchel

M

Judendorf

L

Jesenfeld

K.k. öst. Staatsbahn

Schelzni Feld

Unterm Galgenbüchel

Villacher Auen

Schelzni Feld

Jesenfeld

l

Götz

Auen

Badhaus

Warmbad Villach

m

Stanbauer

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Gedruckt und verlegt b

Generalbebauungsplan
für Villach in Kärnten.

Architekt: Eugen Faßbender, Wien.

asmuth A.-G., Berlin.

Gewerbliches Viertel
Chaussee nach Wollstein
nach Wollstein
Bahnhof
nach Neusalz
Markt
Rathaus
Kirche
nach Neu-Tloki
vorherrschende Windrichtung
nach Neu-Widzim
nach Obra
nach Kiebel
Chaussee nach Fraustadt
Widzim
Stadtplan für 190. Morgen Gemeindeland

Chaussee nach Wollstein
Bäuerlich
40a
nach Wollstein
Eisenbahn
Station
nach Neusalz
53b
45a
42b
47a
48a
40b
46a
23a
42a
47a
Chaussee-Verw.
48a
Landweg n. Neu-Tloki
41a
Teich
Bäuerlich
Wiesen
40a
B.
37b
39a
38a
Landweg n. Obra
Bäuerlich
Landweg nach Neu-Widzim
Landweg n. Kiebel
Chaussee nach Fraustadt
Widzim
Ausgeführte Parzellirung

0 50 100 200 300 400 500
1 : 6000

Zur Entwicklungsmöglichkeit ländlicher Gemeinden.

Von B. Hammer, Widzim.

Jahrgang V
DER STÄDTEBAU
1908

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

Nürnberg. Ecklösung vom Neuen Rathaus.

b

Stuttgart. Neue Häusergruppe.

e

Jena. Johannistor.

d

Halle a. S. Elisabethbrücke.

c

Stuttgart.

f

Ochsenfurt. Torturm.

Erhaltung alter Städtebilder unter Berücksichtigung moderner Verkehrsforderungen.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

Ludorff, Bau- und Kunstdenkmäler in Westfalen.

Höxter. Gerichtsgebäude.

b

c

Mühlhausen i. Th. Äußeres Frauentor.

Regensburg. Überbauung des Durchbruchs neben dem Torturm der steinernen Bänke.

Erhaltung alter Städtebilder unter Berücksichtigung moderner Verkehrsforderungen.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

5. Jahrgang 1908 7. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

NEUERE BEBAUUNGSPLÄNE.

Von TH. FISCHER, Stuttgart.

Allgemeines:

Anschluß an die örtlichen Voraussetzungen des Geländes und der Überlieferung verhütet Schematismus, sowohl den der Regelmäßigkeit als den der willkürlichen Unregelmäßigkeit, der noch viel schlimmer ist als jener.

Bebauungsplan für den nordwestlichen Stadtteil von Aalen. Tafel 49.

An Stelle früher festgesetzter Baulinien, die noch ganz nach dem Reißbrettschema schnurgerade gleichbreite Straßen und rechtwinklige gleichgroße Baublöcke zeigten, galt es einen neuen Bebauungsplan aufzustellen, der Gelände, Eigentumsgrenzen, bestehende Wege und besondere örtliche Bedürfnisse soweit irgend möglich berücksichtigen sollte. Die Straßenzüge schließen sich deshalb an die alten Feldwege und Fußsteige an; die Abstufung der Straßenbreite und noch mehr besonders der Fahrbahnbreite erfolgte mit Rücksicht auf den Charakter der Straße, ob Wohn- oder Verkehrstraße. Bei der für den Aalener Typus des einzelnen Hauses auch hier besonders geeigneten offenen Bauweise, konnten auf lange Strecken Vorgartenstraßen angelegt werden.

Bebauungsplan für ein vornehmes Wohnviertel in Ludwigsburg. Tafel 50.

Das Gebiet eignet sich in seiner ganzen Ausdehnung zum bevorzugten Wohnviertel. Es lag daher nahe, das schon östlich der Stuttgarter Straße angewandte Motiv der breiten Alleestraße auch westlich derselben ausgiebig zur Verwendung zu bringen, wodurch die Güte des schon durch seine schöne Lage ausgezeichneten Bauviertels noch erheblich gesteigert wird. Die Hauptverkehrslinien waren durch die Stuttgarter Straße und zwei Landwege gegeben und eine neue entstand durch den Wunsch, den Verkehr auch schon vom Eintritt der Stuttgarter Straße in die Ludwigsburger Markung nach dem Bahnhof und der inneren Stadt zu leiten durch eine nach der Seestraße führende Straße.

Stadterweiterungsplan für Bad Kissingen. Doppeltafel 51/52.

Das Stadterweiterungsgebiet gliedert sich in 3 ziemlich selbständige Teile:

1. den westlich jenseits der Saale,

2. den nordöstlichen nördlich der Münnerstädter Straße und

3. den südöstlichen südlich dieser Straße.

Von diesen 3 Stadtteilen wurde vorausgesetzt, daß der 1. und 3. der besseren Bebauung in offener Landhausbauweise zugeführt und im wesentlichen den Zwecken des Kurorts zu dienen haben werde, während der zweite der städtischen ständigen Bevölkerung zugewiesen werde und deshalb, soweit nicht Vorgärten angenommen sind in geschlossener ziemlich weitgehender Weise bebaut würde.

Im einzelnen wäre zu den betreffenden Gebietsplänen zu sagen:

1. Der westliche Stadtteil war mit einer verhältnismäßig bequemen Zufahrtstraße aufzuschließen, welche in günstiger Weise von der Rosenstraße aus gewonnen werden kann; sie folgt zunächst dem alten Wege zur Schießstätte, bis

dessen Steilheit es verlangt, eine andere Richtung einzuschlagen. In großen Serpentinen und einer Steigung, die zwischen 3 und 5,5 % schwankt, führt diese Zufahrtstraße an der Schießstätte vorüber zu dem Punkte, wo der Weg zum Ludwigsturme jetzt plötzlich nach links abbiegt und steil wird. Von hier könnte, wenn man das oberhalb liegende Gelände noch der Bebauung zuführen will, eine Baustraße mittels einer Schleife im Walde gewonnen werden.

Im übrigen ist das ganze Gebiet durch annähernd horizontal verlaufende Straßen in größere und kleinere Baublöcke aufgeteilt, soweit nicht die jedenfalls als untergeordnete Straßen beizubehaltenden jetzigen Feldwege diese Aufgabe erfüllen. Diese Straßenbreiten sind hier, da keinenfalls reger Fuhrwerksverkehr zu erwarten ist, auf das zulässig Mindestmaß festzusetzen, damit in dem steilen Gelände die Herstellungskosten nicht unnötig groß und die Unterhaltungskosten nicht lästig werden. Ins einzelne gehende Vorschläge für die Bebauungsart werden später zu machen sein; allgemein genügt es wohl vorläufig festzulegen, daß störende Gewerbe ausgeschlossen und nur weiträumige und in der Höhe beschränkte Bebauung hier erlaubt sein soll.

Ähnliche Voraussetzungen und Annahmen sind bei dem südöstlichen Teile Nr. 3 zu machen, wo Verkehrsfragen insofern zu erledigen waren, als eine Verbindung der Münnerstädter Landstraße mit dem Bahnhofe ohne zu große verlorene Steigung erwünscht war. Leider ist in dem schon ausgeführten Teile der Straße zunächst dem Bahnhofe die Steigung etwas groß; im übrigen aber kann die Straße fast eben mit enger Anpassung an alles Bestehende durchgeführt werden.

Außer dieser Verkehrstraße war die Aufgabe gestellt, das am Berg günstig gelegene Gelände der Bebauung aufzuschließen, eine Aufgabe, die mit einem System von mäßig ansteigenden Straßen und einem zweiten annähernd horizontalliegenden gelöst wird. Die wichtigste von diesen Straßen geht von der Von-der-Tann-Straße gegen Süden aus und erreicht mit einmaliger Wendung die Höhe, soweit sie zur Bebauung geeignet ist. Eine ähnliche Schleife mit demselben Endpunkte findet sich am nördlichen Abhang. Alle diese Straßen haben Anschluß nach Süden gegen die Bodenlaube, wo die alten Wege teils ausgebaut, teils vom Verkehrstandpunkt als untergeordnete Verbindungen beibehalten worden sind. Der steile Hohlweg zum Wasserhochbehälter wäre unverändert, d. h. nur in bescheidenem Maße verbessert als Fußweg beizubehalten.

Der nordöstliche Teil (Nr. 2) hat, wie gesagt, verschiedene Zwecke zu erfüllen. Hier ist deshalb die Aufstellung in möglichst regelmäßige und kleiner bemessene Baublöcke zu erkennen, welche den Zweck hat, den Baubedürfnissen der kleineren Betriebe und der Herstellung billigerer Wohnungen zu dienen. Durchgehende Verkehrstraßen können nur die des Talbodens und allenfalls noch die Verlängerungen der Max- und der Haarderstraße sein. Zur Aufschließung des nördlichen Stadtteils dient eine Straße auf dem alten an der westlichen Seite des Krankenhausgartens abzweigenden Feldwege. Im übrigen geben hier die Lage der Grundstücke und die zulässigen Steigungen den ganzen Plan fast von selbst. Da angenommen werden muß, daß hier für Gärten nicht so gesorgt bleibt, wie in den beiden anderen Stadterweiterungsgebieten, so war es nötig, hier größere freie Plätze vorzusehen, als es dort zweckmäßig erschien. Im allgemeinen war man bestrebt, die Durchführung des Planes dadurch zu erleichtern, daß auf bestehende Wege und Grenzen die peinlichste Rücksicht genommen werde. Damit ist aber auch die Gewißheit gegeben, daß der Plan die natürliche Schönheit des Geländes nicht zerstören, sondern eher noch steigern würde.

Baulinienplan für das Gelände zwischen Bahnhof und Reichsstraße in Meran. Tafel 53a.

Rücksichten auf den Verkehr von der Stadt zum neuen Bahnhof und umgekehrt waren in erster Linie maßgebend für die Führung der Straßenzüge. Der Verkehr des feineren Publikums im Kutsch- und Hotelwagen wird sich vom Bahnhof in der Richtung zur Habsburger Straße bewegen auf der schon ausgeführten 36 m breiten Straße parallel zum Bahnkörper. Diese Straße zeigt zwei Fahrbahnen von je 12 m Breite und in der Mitte einen beiderseits mit Bäumen bepflanzten Promenadenweg, welch letztere Anordnung sich für eine Verkehrstraße als zweckmäßiger wie etwa eine gärtnerische Anlage empfehlen dürfte.

Für eine grüne Anlage, welche inmitten des Verkehrs auf dem Platze des alten Bahnhofs angenommen war, wird als für eine Erholungsstätte geeigneter der Platz zwischen der Rampe zur Bahnunterführung und dem Stadtbach einerseits und zwischen der Beda-Weber-Straße und der Bahnlinie andererseits vorgeschlagen. Dieser Platz liegt abseits vom Lärm und Staube des Verkehrs; die schon vorhandene schöne Allee wird als Weg benützt und die schöne Aussicht ins Vintschgau kann ausgenützt werden.

Die zweite Hauptverkehrslinie geht sowohl vom Personenbahnhof als vom Güterbahnhof aus und muß die Richtung zur Laubengasse einschlagen; ihr Zug ist durch den alten Fußsteig vorgezeichnet. Der wünschenswerten Durchführung dieses Fußsteiges bis zum Verschubbahnhofe stehen die schon entstandenen Neubauten im Wege. Die Verbindung mit dem Personenbahnhofe vermittelt ein monumentaler, regelmäßig angelegter Platz vor dem Empfangsgebäude, auf dessen Mitte ein Brunnen oder Denkmal Aufstellung finden könnte. Erwünscht ist, daß dieser Platz, in dessen Perspektive der Küchelberg erscheint, durch einen triumphbogenähnlichen Bau nach dieser Richtung abgeschlossen wird. Für die Verkehrstraße wird, um innerhalb des weiten Bebauungsgebietes einen Gegensatz zu schaffen, die geschlossene Bauweise empfohlen.

Soweit im übrigen nicht schon durch Neubauten oder durch bestehende Wege das Bauliniensystem vorgezeichnet ist, wurde davon ausgegangen, daß etwa bis zum Neubau des Benediktinerstiftes bessere Bebauung mit Villen, Pensionen und dergleichen zu erwarten ist, weshalb hier Blöcke von beträchtlicher Tiefe, breite Vorgärten und Straßen, an denen Alleen gepflanzt werden können, angenommen sind. Was jenseits der genannten Grenze liegt, wird sich für mittlere und mindere Bebauung besser eignen, und erhielt deshalb kleinere Straßenbreiten, schmälere Vorgärten und seichtere Baublöcke.

Bebauungsplan für das Achalmgebiet zwischen Karlstraße, Silberburgstraße und Burgstraße in Reutlingen. Tafel 54.

Das Bebauungsgebiet ist der westliche, ziemlich steile und stark durchschnittene Abhang der Achalm. Wegen

der bergigen Lage kommt für dieses Viertel nur offene landhausartige Bebauung in Betracht, wie dies schon einige dort bestehende Anlagen, auf welche bei der Planung Rücksicht genommen werden mußte, zeigen.

In den vom Verfasser der Pläne ebenfalls entworfenen Bebauungsvorschriften für dieses Gebiet wurde die Höhe der Vordergebäude auf $2^1/_2$ Stockwerke, an der Straßenseite gemessen, und die Abstände derselben von den beiderseitigen Eigentumsgrenzen zusammen auf mindestens 10 m festgesetzt, wobei Gruppen von zusammengebauten Häusern bis zu 35 m Länge bezüglich der Grenzabstände als ein Gebäude gerechnet werden.

Die vorhandenen Wege sind sämtlich als Straßen oder Verbindungswege wieder verwendet, und zum Teil weiter ausgebaut worden. Diese Verbindungswege, zum größeren Teil steile Staffelanlagen, sind von der selbständigen Bebauung ausgeschlossen und erhielten deshalb keine Baulinie. Vorgärten sind entlang dem Hang nur an der Bergseite, im übrigen beiderseits vorgesehen; das größte Gefälle beträgt 10 %, bei der Hauptverkehrstraße 5,3 %.

Baulinienplan für das durch den Bahnhofumbau freiwerdende Gelände in Stuttgart. Tafel 53b.

Der Baulinienplan wurde für die Gesellschaft, die die ganze freiwerdende Bahnhofsfläche dem württembergischen Staate abgekauft hat, gefertigt, wurde in der vorliegenden Gestalt von der Stadt Stuttgart und dem Ministerium des Innern genehmigt und bildete die Unterlage für den Kaufvertrag. Maßgebend war für den Entwurf, vor dem neuen Empfangsgebäude in der Schillerstraße einen ausreichend großen Vorplatz zu schaffen, und neben der unteren Königstraße, die den Zugang zum Bahnhofe von den südlichen Stadtteilen bildete, eine weitere Hauptstraße, die den Verkehr zwischen Bahnhof und den westlichen Stadtteilen zu übernehmen hätte, anzulegen und im übrigen die Blöcke für eine für diesen Stadtteil besonders geeignete Bebauung aufzuschließen. Die Kronenstraße wird in ihrer bisherigen Gestalt beibehalten, während für die untere Alleestraße und untere Königstraße Verbreiterungen vorgesehen wurden. Die letztere erhält, wenn das Marstallgelände auch eine neue Bebauung erfährt, soweit möglich eine Breite von 25 m.

DER ITALIENISCHE UND DER DEUTSCHE FRIEDHOF.

Von ODDONE KRUEPPER, Garten-Architekt, Düsseldorf. (Schluß aus Heft 6).

Ganz anders weiß der Italiener diese zu verteilen und zur Ausschmückung des Ganzen zu verwenden. Sein Gräberfeld zeigt allerdings nur Kreuze ein und derselben Art, die kaum 50 cm hoch sind und von der Friedhofsverwaltung bezogen werden müssen. Der bei uns übliche Grabhügel und die daraufgebrachte Miniaturgartenanlage fehlt ganz; es lohnt sich auch nicht, für das eine Jahr etwas anderes zu machen. Trotzdem ist der Eindruck des Ganzen ein ruhiger, feierlicher und sauberer. Die eigentlichen Grabdenkmäler aber finden wir vor den Nischen aufgestellt, die wiederum in besonderen offenen Säulenhallen, häufig aber auch längs der Umfassungsmauer oder in besonderen Gemeindegrüften untergebracht sind. Die Grabsteine und Denkmäler tragen meist einen individuellen Charakter, geben Szenen aus dem Leben des Verstorbenen wieder oder ihn selbst und seine Angehörigen im Relief oder als Statue. Wie sieht es bei uns aber damit aus? Die Engel und gußeisernen Kreuze mit Goldschrift oder gar die entsetzlichen Grotten, die nach der Katalognummer aus dem Warenhaus oder der Fabrik bezogen werden, sprechen in beredter Weise von der Geschmacklosigkeit der Hinterbliebenen, die eben hier nur der Form genügen wollen. Derartige Gebilde sollte die Friedhofsverwaltung einfach nicht aufstellen lassen; schöner sind dann doch noch die einfachen, in Italien gebräuchlichen Holzkreuze.

Wirklichen guten Kunstwerken sollte man aber gern zur Zierde des Ganzen bevorzugte Stellen einräumen, die man jedoch auch von vornherein bei der Anlage vorsehen und festlegen müßte. Die Friedhofsverwaltung sollte allerdings nicht, wie jetzt noch häufig üblich, aus ungebildeten, aber kaufmännisch veranlagten Gärtnern bestehen, sondern aus Bildhauern und künstlerisch hervorragenden Architekten und Gärtnern. Beim Aufstellen der Denkmäler könnten anstatt der italienischen Mauernischen für den mehr die Natur liebenden Deutschen solche aus Buschwerk oder Hecken treten. Anstatt kostbarer Säulenhallen würde man Alleen pflanzen. Anstatt der Gemeindegrüfte könnte man Haine oder in sich abgeschlossene Friedhofsteile anlegen. Beim Belegen der Grabfelder sollte es sich die Friedhofsverwaltung nicht allzuleicht machen und die Leichen, wie sie kommen, einfach der Nummer nach aneinanderreihen. Man sollte vielmehr nach Pfarren den Friedhof einteilen und belegen. Durch diese Maßnahmen würde man ein größeres Interesse für den Zustand des Friedhofes wachrufen, auch den Einzelnen veranlassen, besser seine Gräber zu unterhalten, da er stets unter Aufsicht seiner nächsten Nachbaren bleibt, und gar manchen würde die Eitelkeit, das Protzentum oder der Neid dazu bringen, wozu ihn eigentlich die Ehrfurcht hätte bringen sollen. Ferner könnten für den Friedhof innerhalb der Pfarrgemeinde Geldsammlungen vorgenommen werden, um damit für die Grabstätten der Armen das Nötigste zu beschaffen Reichere Gemeinden könnten auch mit dem Erlöse sich eine eigene Kapelle erbauen, die dem Ganzen wieder zur Zierde gereichen würde.

Wir sehen, daß der italienische Friedhof uns nicht allein mit seiner Anlage und seinem inneren Ausbau belehrt hat, sondern uns auch Winke gibt, wie wir die Massen für den Gottesacker erwärmen und opferwillig machen können.

Stellen wir uns nun die Frage, wer macht uns einen brauchbaren Friedhof?, so ist diese nicht so leicht zu beantworten. Man hilft sich oft durch ein Preisausschreiben

und übersieht dabei, daß zu Preisrichtern meist immer dieselben Autoritäten gewählt werden und daß der, welcher Preisausschreiben auch des Gewinns halber beschickt, sich mehr nach dem Geschmacke der Preisrichter und dem Programme als nach seinen eigenen Ideen richtet; daher kommt es meist, daß bei einem derartigen Verfahren selten etwas Individuelles geschaffen wird. In der Tat sind die Preisrichter auch gar nicht in der Lage, bei ihrem kurzen, einige Stunden dauernden Richteramt etwas Individuelles prüfen und würdigen zu können. Weit besser, glaube ich, wird diese Frage gelöst, wenn man eine Reihe von Gartenarchitekten, die nachweislich Hervorragendes geleistet haben, zum Einreichen von Entwürfen auffordert, die Arbeiten von dem Architekten der auftraggebenden Gemeinde prüfen und bewerten läßt und dem Verfasser der besten Arbeit den Auftrag erteilt, mit dem Gemeindearchitekten zusammen einen endgültigen Entwurf auszuarbeiten. Die Auftraggeber sparen hierbei die Kosten des Preisausschreibens; denn ein tüchtiger Gartenarchitekt wird sich nicht scheuen, eine Skizze kostenlos anzufertigen, wenn er wohl Aussicht hat, einen nunmehr zu bezahlenden endgültigen Entwurf aufzustellen und auszuführen. Ich rate besonders zu dieser Form, da ein Plan, mag er noch so genau durch Schrift und Schaubilder erläutert werden, nur für den Verfasser vollen Wert besitzt; es ist daher stets ratsam, diesem auch die Ausführung zu übertragen.

Mein Schlußwort sei:

Mehr für den Friedhof zu opfern; keine zweckwidrigen Friedhöfe anzulegen; häßliche Grabdenkmäler nicht zu dulden; die Grabflächen nach Pfarren einzuteilen und geeignete Kräfte zum Planen und zum Verwalten eines Kirchhofes heranzuziehen.

BODEN IM GEMEINDEBESITZ.

Von Zivilingenieur OTTO GEISSLER, Groß-Lichterfelde.

In vielen Gebieten städtischer Arbeit regt sich stark das moderne Leben, alte Gesichtspunkte ändern und verschieben sich, und neue Gedanken erzwingen ihre Ausgestaltung. Wohl am zahlreichsten sind die neuen Gedanken, am schwersten die Kämpfe und am wichtigsten die Entscheidungen, wenn der Frage die Lösung gefunden werden soll, wie die wachsenden Mengen der Städtebewohner gesundheitlich einwandfrei und wirtschaftlich angemessen unterzubringen sind. Viele Arbeiten, viele Bücher sind, besonders in deutscher und englischer Sprache, über Reformen in der Bodennutzung veröffentlicht, und die Gedanken, denen sie Ausdruck geben sollen, heiß umstritten worden. So vielfach aber auch die Ideen und Anregungen sind, in einem Punkt begegnen sich fast alle: daß die Gemeinde, die Allgemeinheit, soviel Land wie möglich erwerben sollte, damit sie einen bestimmenden Einfluß auf die Verwendung des ganzen Gemeindegeländes gewinnt. Dieser Gedanke ist vielfach schon zur Tat geworden. Eine ganze Anzahl deutscher Städte verfügt über sehr erheblichen Geländebesitz, und fast alle Gemeinden in Deutschland suchen ihren Besitz zu mehren, wo sie noch Land zu angemessenen Preisen erwerben können. Man hat sich auch schon bemüht, herauszufinden, wie der Grundbesitz am vorteilhaftesten für die Allgemeinheit verwertet werden kann. Es wird lehrreich sein, einen Teil von dem zu übersehen, was bisher erarbeitet und erfahren wurde.

Kiel, das allerdings schon 1820 damit anfangen konnte, eigenen Boden als Gartenland zu verpachten, hatte im Jahre 1900 594 ha Land im Werte von 6 068 000 Mark. Ulm hat in den letzten 15 Jahren 350 ha Boden für 4 000 000 Mark erworben, und verfügt jetzt über etwa 80 % vom Land der ganzen Gemarkung. Berlin hat zwar von 1861—1880 für 5 400 000 Mark, und von 1882—1888 für 12 400 000 Mark Boden verkauft, aber im gleichen Zeitraum große Gelände erworben, um sie als Rieselfelder zu benutzen. Die Stadt besitzt jetzt über 15 000 ha Land außerhalb ihrer Grenzen — das ist ungefähr das Doppelte der Gemarkungsfläche. Auch Köln kaufte große Gelände auf beiden Rheinseiten: in Deutz eine große Gärtnerei, zwischen Neußer Straße, Riehl und Merkenich für mehrere Millionen Mark Land, und ferner die Höfe Groß-Lachem und Klein-Lachem. Altona hat (zum Teil noch unter seinem früheren Oberbürgermeister Adickes) seinen Geländebesitz von 19 ha im Jahre 1863 auf 331 ha im Jahre 1893 vergrößert. Düsseldorf besaß 1902 nur 84 ha, 1906 schon 184 ha. Elberfeld hat allein im Jahre 1906 an neuem Besitz 108 ha erworben. Essen, das seinen Bodenbesitz von 239 ha im Anfang des 19. Jahrhunderts bis auf 88 ha im Jahre 1888 veräußert hatte, erhöhte ihn bis zum Jahre 1906 wieder auf 673 ha und kaufte jetzt eben wieder für 800 000 Mark Land zur Vergrößerung des Stadtwaldes. Mannheim besaß Ende 1905 vom städtischen Boden 2430 ha, das sind ungefähr 40 % der Gemarkungsfläche. Frankfurt a. M. verfügt über die Hälfte des ganzen städtischen Bodens, der Stadt gehören 4900 ha.

Aber je größer der Besitz ist, um so erheblicher sind die Zinsaufwendungen: in Essen z. B. 300 000 Mark, in Frankfurt 700 000 Mark jährlich. Die Städte müssen also das Land schon aus wirtschaftlichen Gründen irgendwie verwerten — wenn man von sozialen Absichten zunächst ganz absieht. Vereinzelte Gelegenheiten, für die die Gemeinden selber Land brauchen — zum Bau von Schulen, Krankenhäusern usw. — kommen bei der Verwendung so umfangreicher Gelände nicht mehr in Betracht, es muß eine andere Form der Verwertung gefunden werden. Und hier beginnen die Meinungsverschiedenheiten — die Gemeindevertretnngen sind in den meisten Fällen nicht in der Lage, die hohen Zinsaufwendungen für ihren Geländebesitz aus den ordentlichen Einnahmen zu bestreiten, und müssen um andere Deckung bemüht sein. Die großen Grundstückkonten fordern, daß gelegentlich Teile vom Besitz mit möglichstem Vorteil veräußert werden. Das ist nur möglich, wenn der Wert des Bodens im Laufe der Zeiten wächst. Die Gemeinde, die ihren Landbesitz häufig als ein Mittel erworben hat, um die Steigerung des Bodenwertes zum Nutzen ihrer Bauland brauchenden Bürger einzudämmen, muß also selber auf diese Steigerung hoffen, wenn sie Vorteile aus dem Verkauf erzielen will. Aller-

dings erwirbt sie ja den Wertzuwachs für die Gemeinde, aber doch auf Kosten derjenigen, die in der Stadt den Boden bewohnen müssen . . . und, wenn man die Dinge beim rechten Namen nennen will, tut sie schließlich durch den Verkauf nichts anderes, wie jeder Grundstücksspekulant. Leipzig hat im Durchschnitt der letzten 16 Jahre jährlich für 3 000 000 Mark 144 ha eingekauft, und 17 ha für 2 750 000 Mark verkauft, das Quadratmeter also zu 2 Mark erworben und für 16 Mark veräußert. Ein lohnendes Geschäft hat Magdeburg gemacht. Beim Fall der Wälle kaufte die Stadt vom Staat 57 ha Festungsgelände für 7 800 000 Mark. Von diesem Gelände behielt sie sich für Straßen und öffentliche Anlagen 20 ha, also beinahe ein Drittel, baute für 5 000 000 Mark Straßen, Kanalisation usw., und verkaufte dann das restliche Bauland für 25 000 000 Mark . . . verdiente also neben den 20 ha Boden noch 12 000 000 Mark, das ist das eineinhalbfache des Kaufgeldes. Ähnliche Fälle sind vielfach vorgekommen, und sie werden sich noch oft wiederholen. „Die Finanzlast aus dem Grundbesitz ist so groß, daß sie durch Verkäufe mit Gewinnskontierung erleichtert werden muß“ — sagte der Beigeordnete Dr. Wiedfeldt-Essen in einem Vortrage, den er in Düsseldorf über städtische Bodenpolitik hielt. Je vorteilhafter die Stadt ihr Gelände verwertet, um so mehr verdient die Allgemeinheit.

Aber, so vorteilhaft solche Geländegeschäfte für die Wirtschaftführung einer Stadt sein mögen: den Verdienst der Allgemeinheit bezahlen am letzten Ende immer einzelne der Bürger — und darum ist es keine Frage, daß die Verwertung des städtischen Bodenbesitzes durch Verkauf nur ein Notbehelf ist, nicht eine endgültige Lösung. Man hatte vielfach die Hoffnung, durch vorsichtigen Verkauf städtischen Bodens zu angemessenen Preisen auch den Wert der umliegenden Gelände, und damit den Bodenpreis überhaupt, in gewissen Grenzen halten zu können. Diese Hoffnung hat sich bis jetzt nicht erfüllt. Nach zehn Jahren voll Mühe und Arbeit hat der Oberbürgermeister Beck in Mannheim einen Bericht erstattet, in dem alle Mißerfolge aufgezählt sind, und in dem es heißt: „Über Vorerwägungen ist das Problem, den Gemeindegrundbesitz aufzuschließen, ohne auf seine künftige Wertsteigerung zu verzichten, in Mannheim noch nicht hinausgekommen.“ Kiel hat, als um 1900 die Wohnungsnot unerträglich wurde, große Teile seines Geländes verkauft. Ganz neue Stadtviertel sind entstanden, und eine außerordentliche Bautätigkeit setzte ein, aber die Mietpreise in Kiel sind sehr hoch geblieben. In Frankfurt a. M. sind alle Voraussetzungen für eine Preisbeeinflussung des Bodens selten günstig: Die der Stadt gehörende Hälfte des Bodens ist fast gleichmäßig über die Ausdehnung der Gemarkung hinweg verteilt, die Verwaltung ist glänzend geleitet, trotzdem steigen die Bodenpreise unausgesetzt und die Stadt berichtet: „Wiederholte Erörterungen im Schoße der städtischen Behörden haben neuerdings wieder ergeben, daß ein Ausschluß der ungesunden Spekulation und des vorkommenden Zwischenhandels nicht wohl möglich ist, wenn das im Besitz der Stadt befindliche Gelände einfach im Wege des Verkaufs aus der Hand gegeben wird. Ebensowenig ist die städtische Verwaltung nach unseren Erfahrungen bei dieser Art des Vorgehens in der Lage gewesen, ihrerseits die Verteuerung dadurch zu verhindern, daß sie zu besonders billigen Preisen verkaufte, da dies eine ungerechtfertigte Bevorzugung einzelner bedeutet, und zudem nicht den späteren Wohnungsinhabern, sondern nur den Wiederverkäufern zugute kommen wird.“

Nun versuchten es die Gemeinden auf andere Weise, ihren Boden zum Nutzen der Allgemeinheit zu verwerten: sie bauten selber Häuser, die sie in eigener Verwaltung behielten oder verkauften. Mannheim zog aus eigenen Wohnhäusern eine Verzinsung von 2,34 %, hatte also einen unleugbaren Mißerfolg. Auch Frankfurt konnte trotz der sehr günstigen Verhältnisse nicht mehr als 4,4 % Verzinsung aus den in Wohnhäusern angelegten Mitteln erzielen. Freiburg i. Breisgau baute in der Mitte der sechsziger Jahre 64 Häuser auf eigene Rechnung, die die Stadt verkaufte. Nach 20 Jahren waren die Häuser in anderer Besitz übergegangen und verwahrlost; seitdem behält die Stadt die selbstgebauten Häuser in eigener Verwaltung und vermietet die Wohnungen. Es sind solche von 1, 2 und 3 Zimmern mit Küche, Keller, Boden, Hof und Gartenanteil; die kleinsten Wohnungen kosten 120 Mark, die größten 396 Mark Miete. 1906 besaß die Stadt 267 eigene Wohnungen und sie ist mit den Ergebnissen zufrieden. Das aufgewendete Kapital wird mit 3¾ % verzinst und 1 % getilgt. Zurzeit entstehen trotz der billigen Mieten schon kleine Überschüsse, wenn aber nach 40 Jahren das Anlagekapital getilgt ist, werden es große Gewinne sein. In Mühlhausen sind die von der Stadt gebauten und dann verkauften Häuser nach kurzer Zeit verkommen — die Gärten wurden teilweise bebaut, die Wohnungen sind überfüllt, die Mieten teuer geworden. Ulm hatte bis zum Jahre 1906 für 1 500 000 Mark 250 Arbeiterwohnhäuser (zum großen Teil mit je zwei Wohnungen) fertig, 60 weitere Häuser sollten im Jahre 1907 vollendet sein. Ein Haus mit Garten kostet 6000 bis 8500 Mark. Die Stadt verkauft die Häuser. Beim Ankauf müssen 10 % angezahlt werden. Vom Restkaufgeld ist eine Jahresrente von 5½ % zu entrichten: 3 % für Verzinsung und 2½ % für Tilgung, so daß das Haus nach 28 Jahren voll bezahlt ist. Der Käufer hat mancherlei Verpflichtungen: er darf, wenn das Haus zwei Wohnungen hat, und er eine vermieten will, die Miete nicht über die im Kaufvertrag ausbedungene Höhe steigern und keinesfalls Schlafgänger aufnehmen, muß Haus und Garten in Ordnung halten usw. Übertritt der Käufer diese Bestimmungen, so ist die Stadt berechtigt, das Haus zurückzukaufen. Zuerst war eine Rückkaufsberechtigung für 15 Jahre vereinbart; diese Frist erwies sich aber als zu kurz, und wurde auf 100 Jahre verlängert, das heißt wohl praktisch, das Rückkaufsrecht besteht immer. Der Reinüberschuß aus den städtischen Häusern beträgt jetzt etwa 3500 Mark im Durchschnitt der Jahre. Für später hofft man auf größere Gewinne, wenn Häuser wieder an die Stadt zurückkommen und neu verkauft werden, wobei die bis dahin vom Vorbesitzer geleisteten Tilgungsraten zum Teil verfallen. In gesundheitlicher Beziehung ist ein Erfolg festzustellen. Die Sterblichkeit in den städtischen Häusern ist, obwohl viel kinderreiche Familien in ihnen wohnen, 12,2 ‰ gegenüber 16 ‰ Durchschnittssterblichkeit. Auch Schweinfurt baut selber Häuser und hat in einem Bericht ausgesprochen: „Unter besonderen Umständen, wo die Privatbautätigkeit mangelt und wo der Stadt billiges Land und billiges Baukapital zur Verfügung steht, sollte sie selbst bauen. Das Risiko ist nach unserer Erfahrung ein verschwindend geringer, zumal bei sinkender

Nachfrage die eigenen Beamten der Stadt in die Häuser ziehen können."

Ulm gibt von seinem umfangreichen Geländebesitz auch einzelnen industriellen Niederlassungen Boden zu angemessenem Preise, behält sich aber vor, daß die Stadt das Land zum alten Preise wieder zurückkaufen kann. Einen sehr beachtenswerten Weg, den städtischen Bodenbesitz zu verwerten, hat Kiel seit alters her verfolgt. Die Stadt verpachtet ihren freien Boden teilweise als Gartenland. 1869 hatte sie schon 492 Pachtgärten vergeben, 1875 waren es 708 geworden, aus denen die Stadt eine Einnahme von 10529 Mark erzielte. 1900 waren 2518 Gärten mit zusammen 120 ha Fläche vergeben, die 50000 bis 55000 Mark Pacht einbrachten, und 1905 waren es 3115. Da im allgemeinen nur Familien, und hauptsächlich wohl kinderreiche Familien, solche Gärten pachten, ist durch diese Einrichtung einer erfreulich großen Anzahl Personen die unmittelbare Berührung mit ländlichem Boden, die in der werdenden Großstadt sonst verloren gehen mußte, erhalten worden. Und neben den wirtschaftlichen Erfolgen der Stadt sind die sittlichen Ergebnisse der gärtnerischen Tätigkeit so vieler Familien gewiß nicht gering zu achten.

Seit der Herausgabe des neuen bürgerlichen Gesetzbuches von 1900 ist eine neue Form der Vergebung städtischen Bodens gesetzlich geregelt: Die Vergebung mit Erbbaurecht gegen Zins. Bei dieser Form ist eine industrielle Nutzung des Bodens in spekulativer Weise allerdings ausgeschlossen, denn die Grundstücke werden praktisch, solange der Pachtvertrag besteht (das sind 60 bis 100 Jahre) aus dem öffentlichen Verkehre so gut wie ausgeschaltet. Aber darum ist diese Form auch für Private oft unannehmbar — selbst für solche, die ein Wohnhaus lediglich zum eigenen Gebrauch errichten wollen. Wer kann heute sagen, daß er — oder seine Nachkommen — 60 oder 100 Jahre lang an einer Stelle unter unveränderten Verhältnissen bleiben kann oder will? Erbbauboden wird im allgemeinen nur jemand erwerben, der für sich selber bauen will, und der wird in den meisten Fällen ein seinen besonderen persönlichen Bedürfnissen entsprechendes Haus errichten. Steht erst einmal ein solches Haus, dann ist das Erbbauland sicher sehr schwer zu veräußern, und das wird für viele Leute ein ernster Grund sein, um auf Erbbauland zu verzichten. Dazu kommt es vor allem noch auf die einzelnen Bestimmungen des Erbbauvertrages an. Wenn sie weitgehender Ausnutzung des Bodens wehren sollen, müssen sie scharf sein und hindern dann sehr; sind sie aber milde, erfüllen sie den Zweck nicht. Obgleich seit Jahren so außerordentlich viel vom Erbbaurecht geredet wird und viele von ihm Großes erhoffen, hat es sich noch in keinem Fall verwirklichen lassen, wenn Private das Baugeld hergeben sollten. Halle z. B. wollte zu verhältnismäßig recht günstigen Bedingungen Erbbauland vergeben, und es waren auch Interessenten vorhanden, die es benutzen wollten — aber keiner konnte das Baukapital auftreiben. Mannheim ist dazu gekommen, „von der Vergebung von Erbbaurechten an Baulustige im allgemeinen abzusehen", „stellt die Tatsache fest, daß der Erbbauzins keine ausreichende Rente vom Gegenwartswert der vergebenen Grundstücke darstellt" und daß „der während der Erbbauperiode zuwachsende Mehrwert des Bodens nur ungenügenden Ausgleich bietet". Dagegen will die Stadt „ausführliche Grundsätze für die Anwendung des Erbbauvertrages gegenüber Genossenschaften und gemeinnützigen Gesellschaften aufstellen". Aber auch Genossenschaften können auf Erbbauboden nur dann wesentlich billigere Mietpreise erzielen, wenn sie Hypothekarkredite aus öffentlichen Mitteln bekommen, wie z. B. die Genossenschaften in Ulm, Essen, Ruhrort, Frankfurt, Leipzig, Kiel, Dahlem, Posen, Wilhelmshaven, Dresden usw., denen Mittel vom Staat, vom Reich, von Landesversicherungsanstalten oder von den Städten selber (wie z. B. in Frankfurt, und mittelbar — durch Bürgschaft — in Leipzig) bereit gestellt wurden. Solche Genossenschaften und hier und da einmal eine Privatperson können nach den bisherigen Erfahrungen allein als Abnehmer von Boden mit Erbbaurecht in Frage kommen. Der Kreis der Interessenten wird in den meisten Gemeinden zu klein sein, um das Erbbaurecht als Grundlage für eine städtische Bodenpolitik dienen zu lassen, die der Allgemeinheit zum Nutzen sein soll. Eine Herabsetzung der städtischen Durchschnittsmieten wird man von der — für einzelne oft segensreichen — Tätigkeit der Genossenschaften nicht erhoffen dürfen, bisher hat sie sich wenigstens anscheinend noch nirgends gezeigt. In Lichterfelde und Steglitz sind zahlreiche Genossenschaftswohnungen, die wesentlich billiger als zu den Durchschnittspreisen in diesen Orten vermietet werden — aber schon auf der andern Seite derselben Straße kosten die Wohnungen ebenso viel wie in den anderen Ortsteilen. In Frankfurt sind 1200 Wohnungen auf Erbbauland durchschnittlich etwa 25 % billiger wie die „freien" Wohnungen, in Essen etwa 200 Wohnungen 20—25 %. Der Unterschied ist wohl zu erklären: wer keinen Gewinn zu erarbeiten braucht, Geld zu 3 % aus öffentlichen Mitteln bekommt und Land zu vorzugsweisen Bedingungen, kann billiger bauen und vermieten wie der, der von seiner Arbeit leben und für Baugeld 6 - 8 % bezahlen muß. Aber ausgleichend wirkt der Unterschied nicht.

Das sind einige der Tatsachen, die bisher erarbeitet wurden. Aus ihnen ergibt sich mit großer Gewißheit eins, was für alle Gemeinden gültig ist: besorgt zu sein, soviel Land zu erwerben, wie zu angemessenen Preisen zu haben und wirtschaftlich zu halten ist. Das ist die Grundlage für jede gedeihliche Wirksamkeit. Wie das Land aber am Vorteilhaftesten verwertet werden kann, hängt ganz von den örtlichen Verhältnissen ab. Zunächst ist zu unterscheiden zwischen den großen, wohlhabenden, schnell wachsenden Städten, und den kleinen Gemeinden, die sich ruhig und stetig entwickeln. Ein Teil der bisherigen Mißerfolge ist dadurch verursacht worden, daß man dies nicht auseinander hielt, und Erfahrungen, die nur bei bestimmten Voraussetzungen maßgebend sein konnten, kritiklos auf andere Verhältnisse übertrug.

In den großen Städten wird die Frage, wie die Bevölkerung angemessen wohnen kann, wohl durch den Ausbau der Verkehrswege der Lösung näher gebracht werden. Berlin hat eine Kommission nach London geschickt, die die Verhältnisse in der englischen Hauptstadt studieren sollte. Die Herren fanden (Herr Regierungsrat a. D. Kemman unterzeichnete den Bericht), daß die Wohnpreise in London wohlfeiler sind als in Berlin, daß man für den Preis einer bescheidenen Berliner Mietwohnung ein Londoner Einfamilienhaus bewohnen kann — und glauben, das zum

Teil den großzügig angelegten Londoner Verkehrsmitteln zuschreiben zu müssen. Zum andern Teil dem Umstande, daß etwa 80 % des in London bebauten Bodens in den Händen von alten reichen Familien ist, die das Land nicht verkaufen, sondern auf lange Fristen mit Baurecht verpachten. Berlin fängt jetzt an, ein leistungsfähiges Schnellbahnnetz auszubauen — die Technik überwindet technische und wirtschaftliche Schwierigkeiten des Verkehrs in immer glänzenderer Weise . . . vielleicht führt die Stadt ihre Bahnen einmal bis zu den großen Geländeflächen hinaus, die sie als Rieselfelder billig erwarb, und teilt diese Gebiete als Bauland auf. Sie müßte dann die Abwässer auf andere Weise reinigen — aber das macht heute keine Schwierigkeiten mehr. Wilmersdorf, Grunewald und Teltow in Berlins Umgebung, Manchester mit über 500 000 Einwohnern, und viele andere Städte klären das Abwässer künstlich. In Manchester wird es soweit gereinigt, daß es ohne Beanstandung in den oft angestauten Manchester Schiffahrtskanal eingeleitet werden kann; Berlin hat die Elbe und Oder als viel günstigere Vorfluter in erreichbarer Nähe. Natürlich kostet die künstliche Reinigung Geld, die Manchester Anlage erforderte 10 000 000 Mark. In Deutschland baut man billiger; gut durchgearbeitete Kläranlagen kosten zwischen 5 und 10 Mark auf den Kopf der Bewohner; für 3 000 000 Einwohner würden also höchstens 30 000 000 Mark auszugeben sein. Ungefähr ebensoviel würden die Ablaufkanäle kosten, für die zum großen Teil vorhandene Wasserläufe benutzt werden könnten. Das gibt eine Gesamtsumme von 60 000 000 Mark. Dafür werden aber nach Abzug großer Landflächen für die Kläranlagen, mindestens noch 12 000 ha Boden frei. Legt man die Gesamtkosten der Abwasserreinigung und Ablaufkanäle auf diese Fläche um, so wird der Quadratmeter Boden mit 50 Pfennig belastet. Was bedeutet das in der Nähe einer großen Hauptstadt, die deutlich das Wachstum vor sich sieht, zu dem London schon gekommen ist? — Auch Hamburg sucht die Massen seiner Bevölkerung durch passende Anordnung des Verkehrs zu dezentralisieren, hat die Vorortbahnen mit auf die Stadtbahn genommen, und baut neben den Vollbahngleisen gleich Anlagen für eine dem Ortsverkehr dienende Schnellbahn. Eine Fülle von Wohngelegenheiten bis zu den Wäldern von Friedrichsruh einerseits, und andererseits die Elbe abwärts bis Blankenese sind dadurch den Hamburgern nahe gerückt. — Am Fehlen von bebaubaren Gelände liegt es übrigens auch in Mannheim nicht, wenn die Wohngelegenheiten unbefriedigt sind. 1906 waren an 50 Straßen 995 baureife Grundstücke vorhanden und weitere 1793 Bauplätze wurden vorbereitet.

Ob trotz all der Mühe erreicht werden wird, daß ein größerer Teil der Städtebewohner in annähernd ländlichen Verhältnissen wohnen kann, ist mindestens fraglich. Die erfahrendsten Städtebauer sind anderer Ansicht. Professor Nußbaum in Hannover schreibt: „Wenn aber immer wieder die Absicht in den Vordergrund der Bestrebungen gerückt wird, die Gesamtheit der städtischen Außenansiedelungen den ländlichen Siedelungen gleich oder ähnlich gestalten zu wollen, ja, wenn von den Verwaltungsbehörden oder der Gesetzgebung verlangt wird, diese Wohnform in den Außengebieten der Großstädte zu erzwingen, weil sie auf andere Weise nicht zu erreichen sei, so vermag der Fachmann sich solchen Bestrebungen nicht anzuschließen". „Läßt sich ländliches Wohnen überhaupt mit den vielfältigen und hohen Ansprüchen vereinen, welche an die ganze Entwicklung der Großstädte, an ihr Geschäftsleben und Verkehrswesen, an ihre Gesunderhaltung und an den Komfort gestellt werden, die sie in und außer dem Hause zu bieten haben?" — Schwerlich. Man denke nur an das Herstellen der Straßen, und daran, was eine Großstadtstraße in ihrer Breite, mit ihrem leistungsfähigen Pflaster, den Rohrleitungen für Trinkwasser, Schmutzwasser, Regenwasser und Gas, den Kabeln für elektrischen Strom usw. gegenüber einer Dorfstraße kostet. Und die Kosten des Straßenbaus müssen am letzten Ende doch auf die anliegenden Wohnungen verteilt werden. In einer Großstadt wie Dresden, deren Betriebe zum Teil sehr vorteilhaft arbeiten, ist schon Klage geführt worden über die weiträumige Bebauung in den Außenvierteln, weil sie die Straßenkosten unverhältnismäßig verteuert. Und daß das Einfamilienhaus an sich nicht die Gewähr für ein ordentliches und hygienisch einwandfreies Wohnen bietet, zeigen die Zustände in manchen Stadtteilen Bremens, der Stadt, die in Deutschland die meisten Einfamilienhäuser hat.

Indessen: man kann es den großen Städten ruhig selber überlassen, wie sie die Sache am besten behandeln wollen. Sie sind in der Lage, hervorragende Fachleute zur Mitarbeit zu verpflichten, und wenn ein solcher die bisherigen Erfahrungen in einem Einzelgebiete zu einer neuen Tat zusammenarbeitet, ist das zehnmal mehr wert wie alle theoretischen Erörterungen. Aber die kleinen Städte können nicht die Lebensarbeit eines Fachmannes bezahlen; und haben doch auch Bodengeschäfte zu machen, Boden zu erwerben, zu veräußern oder aufzuteilen. Wenn sie nicht Versuche machen wollen, müssen sie sich in ihrer Neues gestaltenden Arbeit beschränken. Es bleibt immer noch genug zu tun. Vor allem müssen die Wege der Stadterweiterung durch Bebauungspläne festgelegt werden, und so festgelegt werden, daß alle Interessen der Allgemeinheit und der städtischen Wirtschaftsführung gewahrt bleiben. Dann ist eine klare, der Sache dienende, und nicht zu weit gehende Bauordnung auszuarbeiten. Wenn die richtig ist, und richtig gehandhabt wird, trägt sie im Lauf der Zeiten viel dazu bei, die Zustände zu bessern. — Wo die Verhältnisse das zwingend fordern, müssen die Städte vorsichtig und maßvoll selber bauen, dürfen aber die gebauten Häuser niemals ganz aus der Hand lassen. Daneben sind vor allem gemeinnützige Baugenossenschaften ins Leben zu rufen und durch Hergabe von Land zu angemessenen Bedingungen zu unterstützen, wo das möglich ist. Wenn es die Städte irgend machen könnten, sollten sie sich bei all diesen Geschäften einen erfahrenen Sachverständigen wenigstens als Beirat verpflichten. Es handelt sich ja immer um die Verwendung von sehr großen Summen — manchmal geradezu um Sein oder Nichtsein. Kein Mensch kann vorher wissen, wie beschlossene Maßregeln am letzten Ende wirken werden — aber wer in vielen andern Orten sah, wie es war und wurde, wer aufmerksamen Blickes verfolgt, was an neuen Erfahrungen erarbeitet wird, kann doch unzweifelhaft wertvollen Rat geben, wenn es gilt, einer erhofften Entwicklung die Wege zu ebnen.

Trotz dieser städtischen Arbeit darf man aber die Leistungen der Unternehmer nicht erschweren. Mannheim berichtet: „Das vom Erwerbsmotiv geleitete private Unter-

nehmertum wird danach (nach Mannheims Erfahrungen) in erster Linie zur Befriedigung des Wohnbedürfnisses berufen sein . . . Die Stadt hat nur ergänzend einzugreifen". Noch viel mehr trifft das auf kleine Gemeinden zu. Wie oft haben großzügig geleitete Bodengesellschaften der Stadt viele Sorgen abgenommen. Natürlich fördern solche Gesellschaften zunächst ihre eigenen Interessen, aber damit zugleich auch die Bestrebungen der Stadt, denn beide Teile haben Vorteil davon, das neues Leben in die Stadt kommt. Man muß erfahren haben, was für einen Aufwand von Zeit, Arbeit und Ärger die Verhandlungen mit vielen Einzelbesitzern kosten, um die Annehmlichkeit des Verkehrs mit guten Bodengesellschaften würdigen zu können. Und dann muß noch bedacht werden, daß bei dem heutigen Wirtschaftsleben hinter den guten Bodengesellschaften fast ausnahmslos große Banken stehen. Die haben auf viele Unternehmungen Einfluß, und verfügen über mehr Mittel als jede Stadt, um Leben in einen Ort zu bringen, wenn es ihnen darauf ankommt, die in Bodenkäufen festgelegten Summen wieder herauszuholen.

HEIMATSCHUTZ.

Entschließung des königlichen Staatsministeriums des Innern in Bayern vom 27. März 1907.

In den Ministerialentschließungen vom 1. Januar 1904 und vom 18. Juli 1905 (M. A. Bl. S. 1 bezw. 317 ist bemerkt, daß bei der Baulinienziehung und bei allen Bauausführungen auf eigenartige heimische Bauformen, auf reizvolle Orts- und Straßenbilder, auf das Gelände und die umgebende Landschaft sorgsamst Rücksicht genommen werden soll. Es wurde darauf hingewiesen, wie namentlich in kleineren Orten und auf dem Lande schlichte, die großstädtischen Architekturformen vermeidende Bauten mit einfachen klaren Umrissen, bescheidener Höhe und ruhiger Dachform dazu beitragen werden, der Ortschaft ihren behaglichen Charakter, der Landschaft ihre ungeschmälerte Wirkung zu wahren.

Diese Grundsätze gelten in besonderem Maße für die Ansiedelungen im Gebirge und an Gebirgseen, wo leider gegen diese Forderungen des Heimatschutzes vielfach gröblich verstoßen wird. Es ist eine wichtige Aufgabe der Distriktsverwaltungs- und Gemeindebehörden, sorgsamst darüber zu wachen, daß unserem Lande dieser Reichtum an Schönheit erhalten bleibe, daß er nicht durch rücksichtslose unersättliche bauliche Ausnützung des Grund und Bodens, nicht durch häßliche, aufdringliche Bauten geschmälert und verdorben werde. Das Privatinteresse kann auch hier nicht für sich allein Berücksichtigung fordern; die Bauunternehmer müssen den höher stehenden Interessen der Allgemeinheit durch Maßhalten in der Ausnützung des Eigentums ein Opfer bringen.

Es ist übrigens auch im eigensten wirtschaftlichen Interesse der Gemeinden und ihrer Inwohner gelegen, daß die Schönheit des Ortes und der Umgebung, die so viele Fremde dorthin führt, ungeschmälert erhalten bleibe, wie es anderseits auch dem Interesse der Anwesensbesitzer dient, wenn rechtzeitig die Vorbedingungen für gute Verkehrsmöglichkeit und behagliches Wohnen geschaffen werden.

All' diesen Anforderungen kann aber nur dann gebührende Rechnung getragen werden, wenn das Bauen rechtzeitig in geregelte Bahnen gewiesen wird. Zu diesem Zwecke ist es notwendig, vor allem diejenigen Punkte festzustellen, die wegen ihres landschaftlichen Reizes unter allen Umständen von einer Bebauung frei gehalten werden müssen. Für deren Sicherstellung ist sodann, insbesondere bei der Baulinienfestsetzung, Sorge zu tragen. Ferner empfiehlt es sich, für Geländeteile, in welche in absehbarer Zeit die Bautätigkeit einsetzen wird, zunächst nur für die Behörde, die Richtpunkte aufzustellen, welche seinerzeit für die Handhabung der Baupolizei maßgebend sollen. Auch wird es sachförderlich sein, in einem Generalplan die künftigen Hauptstraßenzüge einzutragen.

Wird dann später ein Gebiet der Bebauung zugeführt, so ist nach Maßgabe des bestehenden Bedürfnisses durch Festsetzung der Bau- und Vorgartenlinien sowie durch Erlassung baupolizeilicher Vorschriften die zulässige Bebauung bindend festzusetzen. Auch ist es wünschenswert, bei der Erschließung eines Geländes für Bauzwecke im Vollzuge des § 1 und des § 62 der Bauordnung einen Teil der Gesamtfläche zur Schaffung von Anlageplätzen u. dergl. auszuscheiden und der Gemeinde zu überweisen.

Als Richtpunkte für die Vorarbeiten zu den Bebauungsplänen und -Vorschriften sowie für diese selbst sollen folgende Bemerkungen dienen.

Was die Seeufer betrifft, so ist darauf zu achten, daß ein möglichst breiter Streifen Uferland von Gebäuden freigehalten und unter Ausscheidung des Wagenverkehrs für Promenaden und Erholungsplätze ausgestaltet werde, oder das mindestens sehr geräumige Durchblicke auf den See offen bleiben.

Die baupolizeilichen Vorschriften werden Bestimmungen treffen über die Bauform und Bauweise (offen, mit großen Zwischenräumen), über die größte Frontlänge und Höhe, über schönheitlich befriedigende Gestaltung der Gebäude namentlich an den dem See und den Verkehrswegen zugewendeten Seiten, dann über die Einfriedigungen (Beschaffenheit, Höhe) u. dergl. Sehr zu wünschen ist ein Zurücksetzen der Gebäude in offene Gärten, deren Bäume und Sträucher dann gewissermaßen von der Architektur zur Landschaft überleiten. Zu diesem Behufe ist von der Ausnahmebefugnis weitgehendster Gebrauch zu machen.

Für die Bebauung von Berg- und Hügelgelände ist durch entsprechende Baulinienziehung (tunlichste Trennung von Fahr- und Fußgängerwegen) und durch örtliche Bauvorschriften vorzusehen, daß dem auf der Höhe Wohnenden und Wandernden der Fernblick weder durch Gebäudereihen, noch durch hohe Mauern und sonstige Einfriedigungen der Anwesensgrenzen ständig verschlossen wird. Die Hangwege sollen sich der Form des Geländes innig anschmiegen und gegen die Talseite tunlichst von Gebäuden frei bleiben oder nur mit mäßig hohen, durch große Zwischenräume getrennte, in Gärten gelagerten Häusern bebaut werden.

Die örtlichen Vorschriften über die Bebauung des Berg- und Hügelgeländes sollen bestimmen, wie weit die Höhenstraßen einseitig oder doppelseitig bebaut werden dürfen, wo offene und wo geschlossene Bauweise, wo Einfamilienhäuser gefordert oder Gruppenbauten zugelassen sind, welche Gebäudehöhe gestattet wird u. dergl.

Daß bei Aufstellung der Bebauungsgrundsätze, der Bebauungspläne und Bauvorschriften die Mitarbeit erfahrener, in solchen Fragen geschulter Architekten (Ministerialentschließung vom 18. Juli 1905, M. A. Bl. S. 322) unentbehrlich ist, bedarf keiner näheren Darlegung. Die hierauf erwachsenen Kosten werden sich reichlich lohnen; sie dürfen seitens der Gemeinden nicht gescheut werden, da es sich hier um hervorragend wichtige Aufgaben, um sehr bedeutende wirtschaftliche Interessen der Gemeinden handelt, um Aufgaben, die durch ein verständnisvolles und opferwilliges Zusammenwirken der Gemeinde und der Beteiligten eine befriedigende Lösung finden können und finden müssen, bevor es zu spät ist.

Im einzelnen finden die Verwaltungsbehörden beachtenswerte Anregungen in der Monatsschrift des Bayer. Vereins für Volkskunst und Volkskunde (vergl. insbesondere Jahrgang 1906 S. 99ff., 1907 S. 16ff.).

Die für vorstehendes in Frage kommenden Distriktsverwaltungsbehörden sind mit weiterer Weisung zu versehen und anzuhalten, die aufgestellten Bebauungsgrundsätze, dann die etwa veranlaßten Bebauungspläne und örtlichen Bauvorschriften jeweils noch im Entwurfe hierher in Vorlage zu bringen. Zunächst ist unter Darlegung der Verhältnisse zu berichten, für welche Orte und Gelände Vorkehrungen im Sinne der obigen Anregungen veranlaßt sind, zugleich sollen zunächst die bereits genehmigten Baulinienpläne der an Gebirgseen angrenzenden Gemeinden hierher vorgelegt werden.

EINE BAUANLAGE AM BERGGEHÄNGE.*)

Von OTTO LASNE, München.

In kaum 1000 Schritt Entfernung vom Bahnhofe Kufstein beginnend und an ihrem Fuße von der nach Bayern führenden Reichsstraße begrenzt, breiten sich die Besitzungen Bleicken und Hohenstaffing des Kufsteiner Altbürgermeisters Hans Reisch in einer Länge von 750 m und mit einer Fläche von 12 ha am Gehänge des Tierberges aus.

Wechselreichste Blicke gegen das Inntal mit Kufstein und der Feste Geroldseck, gegen die Zillertaler und Stubaier Alpen und den Pendling, gegen die Niederdorfer Berge, den Vorder- und den wilden Kaiser und, nicht zu vergessen, gegen die Bekrönung des Tierberges, die alte Tierburg, machen diesen Fleck Erde zu einem geradezu entzückenden.

Aus einer Höhe von 480 m bis zu einer solchen von 577 m ansteigend, besteht er zu etwa einem Drittel aus Wiesenhalden und Obstgärten, in denen selbst Edelkastanien noch zur Reife gelangen und zu zwei Dritteln aus gemischtem Walde mit prächtigen Tannen, Fichten und Buchen. Bis zur Jahrhundertwende war er nur von der alten, steilen Tierbergstraße durchschnitten und zum größten Teil schwer zugängig; seither ist das aber anders geworden; Ingenieur Georg Pfahler in München hat im Auftrage des Besitzers eine Straße mit geringerer Steigung (höchstens 7 %) gebaut, die, von der verbesserten alten Tierbergstraße ausgehend, mit langgezogener Serpentine diese an einer höheren Stelle wieder erreicht und überquert und außerdem schattige Waldwege angelegt, mit welchen vortreffliche Aussichtspunkte erschlossen wurden. An Straßenabzweigung und Straßenwendung sind zwei Landhäuser im Charakter von Tiroler Edelsitzen entstanden, welche in der Folge die Ausläufer und Anhängsel einer Hotelanlage bilden sollen, die heute als Beispiel einer Bauanlage am Berggehänge gebracht wird, wenngleich es die Zeitverhältnisse noch nicht zugelassen haben, den vollständigen vom Verfasser im Auftrage des Besitzers aufgestellten Plan zur Ausführung zu bringen, so daß die genannten durch Ingenieur Pfahler und Architekt Lasne erbauten Landhäuser ihrer eigentlichen Bestimmung als Hotelanhängsel noch harren. Die Kapelle an der Straßenabzweigung wurde — ebenfalls nach dem Entwurfe des Verfassers — durch die Familie Reisch errichtet. Vergl. die Abbildungen von der Wegkapelle und des Bergteiles mit der Landhausgruppe an der Reichsstraße auf Doppeltafel 55/56.

Die Vermessung und die Anfertigung von Schichtenlinienplänen, wie sie bei Aufstellung eines derartigen Planes für solch stark ansteigendes und bewegtes Gelände unbedingt notwendig sind, wurde vom damaligen Assistenten der Techn. Hochschule München und nunmehrigen Professor der Techn. Hochschule Braunschweig Dr.-Ing. Hohenner vorgenommen. Unter a der genannten Tafel ist der gesamte Lageplan dargestellt; der besseren Übersichtlichkeit halber sind jedoch nur Kurven in 5 m Abständen eingezeichnet, wogegen der ursprüngliche Hohennersche Plan 1 m Kurven aufweist.

In Abbildung b, dem Übersichtsplane, sind mit Hinweglassung der Höhenkurven die Wald- und Wiesenflächen zur Darstellung gebracht. Tafel 57 bringt ein Schaubild der Hotelanlage, von der Feste Geroldseck aus gesehen, in welcher jedoch das Landhaus Pfahler, sowie die vorgenannte Wegkapelle nicht aufgenommen werden konnten. — Dazu ist eine seitliche Ansicht der Hotelanlage dargestellt, in welcher das ansteigende Gelände durchschnitten gedacht und mit Höhenschichtenlinien versehen ist — eine Behandlungsweise, die vielleicht beachtenswert erscheint. — Die Abbildungen auf Tafel 58 endlich bringen den Hotelaussichtsturm (zugleich Wasserturm), der sich mit fünfeckigem Grundrisse seitlich von der geplanten torartigen Überbauung der alten Tierbergstraße oberhalb derselben erheben soll. Die auch hier beabsichtigte Anwendung einfachster Tiroler Bauformen tritt so deutlich in die Erscheinung, daß weitere Ausführungen zwecklos wären und es braucht wohl nur noch gesagt zu werden, was freilich

*) Als Beispiel zur vorher mitgeteilten Entschließung. Die Klischees zu den Abb. a und b der Doppeltafel 55/56 sind aus der Süddeutschen Bauzeitung entnommen.

einer teilweisen Wiederholung gleichkommt, daß gerade an dieser Stelle der Blick auf die Wiesengehänge des Vordergrundes und den Waldstreifen, der ihn begrenzt, auf das breite Silberband des Innflusses mit der Feste Geroldseck dahinter und der schönen Grenzstadt zu ihren Füßen und endlich auf alle die Höhenzüge und Bergmassen, welche den näheren oder weitentfernten Abschluß des ganzen Bildes ausmachen, ein wirklich entzückender ist, daß das Entzückende dieses Bildes aber doch noch gesteigert werden kann und gewiß gesteigert wird, sobald der Rahmen es umfaßt, welcher von der vorgenannten Straßenüberbauung gebildet werden soll.

Ein großes Modell in 1:250 von der Gesamtanlage Hohenstaffing befindet sich auf der Ausstellung „München 1908".

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Wir bitten um gefällige Zusendung aller einschlägigen neuen Bücher und Schriften, die wir unter dieser Übersicht regelmäßig anzeigen werden; wir übernehmen aber keine Verpflichtung zur Besprechung und Rücksendung.

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT. Das 7. Heft dieser technisch-industriellen Halbmonatschrift (Herausgeber Diplom-Ingenieur Professor Alfred Birk, Verlag von A. Haase, Prag) erschien am 4. April 1908 und beschäftigt sich in besonders ausführlicher Weise mit der Frage des Donau-Oder-Kanals, zu der drei hervorragende Fachleute in streng fachlichen Aufsätzen das Wort ergreifen. Abgeordneter Dr. Stephan Licht teilt noch unbekannte technische Einzelheiten mit und tritt für die baldige Inangriffnahme des Baues ein. Abgeordneter Oberbaurat O. Günther begründet in dem Aufsatze „Zur Frage der Wirtschaftlichkeit des Donau-Oder-Kanals" seinen ablehnenden Standpunkt. Oberinspektor H. von Littrow (Triest) macht endlich in dem Aufsatze „Die Verkehrsanstände der Nordbahn", den Vorschlag zur Anlage eines großen Kohlenstapelplatzes am Marchfeld. Ingenieur Leuprecht (Biberach a. Rh.) bringt einen Beitrag zur „Graphischen Berechnung steifer Rahmen", der durch zahlreiche Zeichnungen verdeutlicht wird. Josef Popper (Lynkeus) beendet seinen wirtschaftsphilosophischen Aufsatz „Über ein neues Problem der Regeneration und Züchtung." Über die wirtschaftliche Bedeutung der Phalgründung trägt Ingenieur Stern, Baudirektor der allgemeinen österreichischen Baugesellschaft, in der Rundschau ausführliche Daten vor. Über die Lage der deutschen Eisen- und Kohlenindustrie berichtet Kurt Herrfurth (Berlin). Verschiedenes aus bedeutsamen Aufsätzen fremdsprachiger Zeitschriften, Buchbesprechungen und Baunachrichten schließen sich an.

Das achte Heft erschien am 18. April mit reichem und bemerkenswerten Inhalt. Exzellenz Dr. H. v. Wittek erörtert die Aussichten und die rechtlichen Grundlagen für die Errichtung einer Untergrundbahn in Wien. Prof. Melan (Prag) bespricht die neuen österreichischen Vorschriften für Bauten aus Eisenbeton, an deren Abfassung er hervorragenden Anteil hat. Oberingenieur Sor (Neustadt a. H.) erläutert ein neues von ihm angegebenes Verfahren zur Berechnung des Boden- und Seitendruckes in Betonsilos. Prof. Birk teilt die Ergebnisse neuer Versuche mit Königshofer Schlackenzement mit. Prof. Dr. Ing. Weyrauch (Stuttgart) beschäftigt sich mit der Frage der Grundwasserversorgung und Dr. Heinrich Schreiber, Generalsekretär der Internationalen Elektrizitätsgesellschaft bespricht in dem Aufsatze „Force Majeure im Kohlenhandel" die neuen Geschäftsgebräuche. Aus der Rundschau ist ein Aufsatz des bekannten Fachmannes Ing. S. Herzog (Zürich) über die Ausnutzung der Wasserkräfte für den elektrischen Vollbahnbetrieb, und eine Betrachtung über „Politische Steuerpläne" von Nemo hervorzuheben. Es reihen sich Buchbesprechungen, Baunachrichten usw. an.

Die neunte Nummer erschien am 2. Mai d. J. Ingenieur Zipkes (Zürich) beginnt mit der Veröffentlichung einer umfassenden Studie über „Theorie und Ausführung der Silos aus Eisenbeton", die fortlaufend zum Abdruck gelangen wird. A. G. Stradal, Baurat im Ministerium des Innern, berichtet über die Wohnungsfürsorge der Londoner Kirchenverwaltung. Prof. Melan beendet seine Ausführungen über die neuen Eisenbetonvorschriften und Ing. Heilmann (Magdeburg) setzt seinen Aufsatz über den Einfluß des Heißdampfes auf die wirtschaftliche Entwicklung der Lokomobile fort, der sich auf zahlreiche Versuche stützt. Oberlehrer L. Landmann legt ein neues Verfahren vor zur Berechnung von Tabellen für Platten und Plattenbalken, und Major H. Hoernes (Königgrätz), der mit dem Bau des ersten österreichischen Militärluftschiffes betraut ist, äußert sich in dem Aufsatz „Flugmaschine oder lenkbarer Ballon" über die Zukunft der Luftschiffahrt. Weiter berichtet der kaiserliche Rat Peter F. Kupka über die Greyhounds, die großen transatlantischen Dampfer, und L. Katscher (Bern) über die Macht des Genossenschaftsgedankens.

ENTWURF FÜR DIE HERSTELLUNG NEUER VERKEHRSWEGE zur Entlastung stark belasteter Straßen und Plätze in Berlin von Fr. Krause, Stadtbaurat. Berlin, im Februar 1908.

FESTSCHRIFT ZUR EINWEIHUNG DER BISMARCKWARTE zu Brandenburg a. H. Von Otto Tschirch. Am 1. April 1908. (Architekt der Warte: Professor Bruno Möhring, Berlin).

DER STÄDTEBAU UND DIE GRUNDPFEILER DER HEIMISCHEN BAUWEISE. Zum Verständnis für die Gebildeten aller Stände, namentlich aber für Stadtverordnete, Baumeister, Architekten, Bauherren usw. Von Joseph Aug. Lux. Verlag von Gerhard Kühtmann, Dresden. Broschiert 3,50 M. Gebunden 4,60 M.

DER STADTPLAN, SEINE ENTWICKLUNG UND GEOGRAPHISCHE BEDEUTUNG. Mit 21 Text-Illustrationen. Von Professor Dr. Eugen Oberhummer. Berlin 1907. Dietrich Reimer (Ernst Vohsen). 1,20 M.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Dem gefälligen Entgegenkommen des Herrn Ministerialrat Kahr in München, des Fürsprechers und Gesetzfinders für alle auf die moderne Städtebaukunst, die Denkmalpflege und die Pflege heimischer Bauweise gerichteten Bestrebungen in Bayern, verdanken wir u. a. auch die Mitteilung folgender, gegenwärtig fast überall besonderes Interesse bietender BEMERKUNGEN ÜBER DEN KÜNSTLERISCHEN BEIRAT IN FRAGEN DER DENKMALPFLEGE IN BAYERN.

1. In Bayern ist im allgemeinen in wichtigen Fragen der Denkmalpflege das schon im Jahre 1868 geschaffene Generalkonservatorium der Kunstdenkmäler und Altertümer Bayerns zur Beratung der Behörden und Gemeinden berufen. Die Organisation dieses Instituts ist in dem stenographischen Bericht über den sechsten Tag der Denkmalpflege zu Bamberg (1905) S. 14/15 in Kürze dargelegt.

2. Ferner ist in Bayern durch Königliche Verordnung vom 23. Januar 1872 bestimmt: die Königliche Genehmigung ist vorbehalten für Pläne

a) bei Gebäuden, welche aus Staatsmitteln errichtet werden und einen Bauaufwand von 20 000 Gulden und mehr fordern,

b) bei Gebäuden im Bereiche der Kultusstiftungs- und Kirchengemeindeverwaltung, welche der Monumental- und Kirchen-Architektur angehören,

c) bei Gebäuden der vorerwähnten Arten, wenn deren äußere Gestalt und Form einer wesentlichen Veränderung unterworfen werden soll.

(§ 15) Alle Pläne für die eben bezeichneten Gebäude sind einer besonderen Prüfung in ästhetischer Hinsicht bei der obersten Baubehörde zu unterziehen. Zu diesem Behufe ist aus den künstlerisch geschulten Mitgliedern der obersten Baubehörde und namhaften Allerhöchst ernannten Künstlern ein sogenannter Baukunstausschuß gebildet, der auch sonst in wichtigen mit der Denkmalpflege in Berührung stehenden Baufragen seitens des Staatsministeriums des Innern zur gutachtlichen Äußerung herangezogen wird.

3. In München tritt an die Stelle des Baukunstausschusses die aus zahlreichen Münchener Künstlern und Vertretern der einzelnen Ministerien gebildete Monumentalbaukommission.

4. Dem Berichte des Stadtmagistrates Memmingen ist eine ortspolizeiliche Vorschrift, die Denkmalpflege in Memmingen betreffend, beigegeben. Solche Vorschriften — mit ähnlicher Bestimmung wie in § 6 a. a. O. — sind — vielfach mit ins einzelne gehenden Bestimmungen — in den meisten bayerischen Gemeinden, in denen Denkmalpflege in Frage kommt, zufolge der Ministerialentschließung vom 1. Januar 1904 erlassen worden. Als beratendes Organ beim Vollzuge dieser Vorschriften stehen den Behörden und Gemeinden die Königlichen Landbauämter, der bayerische Architekten- und Ingenieur-Verein mit seinen acht Kreisvereinen, vor allem aber der bayerische Verein für Volkskunst und Volkskunde in München zur Verfügung.

Die Tätigkeit dieses Vereins, der vor etwa sechs Jahren ins Leben gerufen worden ist und die namhaftesten Künstler Bayerns zu seinen Mitgliedern und vielfach auch zu seinen Mitarbeitern zählt, ist für das Bauen in den Städten, Märkten und auf dem flachen Lande und für die Beziehungen dieser Bautätigkeit zur Denkmalpflege (auch Naturpflege) von größter Bedeutung. Dieser Verein hat es sich neben anderen Bestrebungen des Heimatschutzes zur Aufgabe gemacht, die Behörden, Gemeinden und Privaten Bayerns in Fragen der Denkmalpflege, der Pflege der heimischen Bauweise, des Städtebaues und der Baulinienziehung, der Naturpflege, kurz des Heimatschutzes im weitesten Sinne des Wortes tunlichst kostenlos zu beraten.

Die Behörden, Gemeinden und Privaten sind durch das Königliche Staatsministerium des Innern (als Baupolizeistelle) wiederholt, insbesondere in den (schon früher in unserer Zeitschrift — Jahrgang 1906, Seite 27, 139 — mitgeteilten oder angezogenen D. S.) Entschließungen vom 1. Januar und 22. April 1904 und vom 18. Juli 1905 und März 1907 an den Volkskunstverein gewiesen, der in drei aus namhaften Münchener Künstlern gebildeten Sonderausschüssen für Denkmalpflege, heimische Bauweise und Städtebau die einschlägigen Anfragen und Gesuche sorgfältigst und mit großem praktischen Erfolge behandelt. So gehen vom Verein alljährlich Hunderte von Gutachten und Skizzen meist kostenlos oder doch nur gegen Ersatz der Barauslagen, Entwürfe gegen geringe Gebühren, an Verwaltungsbehörden, Gemeinden, Pfarreien, Kirchenverwaltungen, Vereine, Baumeister und dergl. auf deren Ersuchen hinaus. Die Mannigfaltigkeit dieser gemeinnützigen Vereinstätigkeit, an welcher sich eine stattliche Zahl Münchener Künstler beteiligt, ist aus der Monatsschrift des genannten Vereins zu entnehmen, wo die Mitglieder der betreffenden Ausschüsse namentlich genannt sind. Auch das beiliegende Arbeitsprogramm des Vereins dürfte von Interesse sein.

Eine Reihe von Bauten und Umbauten ist bereits unter dem Einflusse des Volkskunstvereins zustande kommen, und verschiedene größere und wichtige Baulinienentwürfe und Bebauungspläne wurden unter der Vereinsleitung ausgearbeitet, von den betreffenden Gemeinden angenommen und und baupolizeilich genehmigt.

Daß der Verein auch durch Herausgabe belehrender Schriftchen mit Abbildungen für einzelne umgrenzte Gebiete der heimischen Bauweise, durch Hinausgabe von Beispielen und Gegenbeispielen an die Baupolizeibehörden und Gemeinden, durch kleinere Ausstellungen und dergl. auf die beteiligten Kreise einzuwirken sucht, sei nur nebenbei bemerkt.

Gegenwärtig sind besondere Richtpunkte für die Baugewerksmeister auf dem Lande in Beratung, welche diesen demnächst kostenlos zugehen werden.

Diese mit dem Königlichen Generalkonservatorium der Kunstdenkmäler und Altertümer Bayerns und mit den bayerischen Baupolizeibehörden in Fühlung stehende Vereinstätigkeit ist für die praktische Denkmalpflege in Bayern von großer Wichtigkeit und macht für die mittleren und kleineren Städte Bayerns die dort ohnehin meist mit persönlichen Schwierigkeiten verbundene Schaffung von sogenannten Kunstkommissionen gegenstandslos.

CHRONIK

AD. HARTUNG.

> Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G. Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

DIE AUSSCHREIBUNG DES WETTBEWERBS FÜR DEN BEBAUUNGSPLAN „GROSS-BERLIN" wird eine Verzögerung erleiden. Es war ursprünglich geplant, das Ausschreiben zum 1. Juli d. J. erscheinen zu lassen. Es ist jedoch nicht möglich, bis dahin das dem Wettbewerb zugrunde zu legende Planmaterial fertigzustellen. Dieses Material besteht aus einem Übersichtsblatt im Maßstabe 1 : 60 000, einer aus vier Blättern zusammengesetzten Karte 1 : 25 000 und zwölf großen Teilplänen 1 : 10 000. Besonders das letztere Kartenwerk ist bei der erforderlichen Genauigkeit und weil sowohl die gegenwärtigen Besitzverhältnisse wie auch die bestehenden Bebauungspläne der über hundert Gemeinden, der Baugesellschaften usw., eingetragen werden müssen, nur in langwieriger Arbeit herzustellen, und wird vor dem Herbst nicht versandfertig sein. Die erstgenannten Karten kleineren Maßstabes werden dagegen im Laufe des Juni fertig. Man würde deswegen wohl in der Lage sein, wie es geplant war, das Preisausschreiben zum 1. Juli zu erlassen und die Sonderpläne im Herbst nachzuliefern. Doch wurde hiervon Abstand genommen, weil man der Meinung war, daß die Gemeinden, wenn sie ein derartig wichtiges Preisausschreiben erlassen, dann auch das als Unterlage dienende Material bereit halten müssen. Die Ausschreibung des Wettbewerbes wird deshalb erst zum 1. Oktober erfolgen, und als Schlußtermin für die Einlieferung wird voraussichtlich der 31. Dezember 1909 festgesetzt.

BEBAUUNGSPLAN-WETTBEWERB. Der Magistrat von Kopenhagen hat einen großen Wettbewerb für Dänen und Ausländer ausgeschrieben, um Bebauungspläne für die äußern Gebiete von Kopenhagen. Die sehr umfangreichen Unterlagen können gegen 100 Kronen vom städtischen Ökonomiekontor, Rathaus, bezogen werden. Der außergewöhnlich hohe Betrag wird nicht nur bei Einlieferung eines Entwurfs, sondern auch bei Rückgabe der unbeschädigten Unterlagen bis zum Ablieferungstermin zurückerstattet. An Preisen sind ausgesetzt 10 000, 5 000, 3 000, 2 000 Kronen und 5 000 Kronen zu Ankäufen für je mindestens 1000 Kronen. Dem Preisgericht gehören an die beiden Bürgermeister Jensen und Marstrand, Prof. Martin Nyrog, Kgl. Bauinspektor H. Kampmann, der Generaldirektor der Staatsbahnen G. C. Ambt, der Direktor der Kopenhagener Telephon-Ges. F. W. Johannsen, Maurermeister P. Gram, Ingenieur J. Rump und Landschaftsgärtner Ed. Gläsel. Einlieferungstermin ist der 15. Januar 1909. Es handelt sich um die einheitliche Aufteilung der nächsten Umgebung mit Hauptstraßen, Plätzen, Anpflanzungen, Spielplätzen, Straßenbahnen und Eisenbahnanschlüssen für die Fabriken, Bestimmung von Plätzen für öffentliche Gebäude und Festlegung der Bebauungsarten (offene, geschlossene, Villenviertel, Arbeiterwohnungen, Fabrikanlagen usw.).

Im Wettbewerbe um **ENTWÜRFE FÜR DEN SCHILLER-PARK ZU BERLIN** hat das Preisgericht am 26. d. Mts. den I. Preis von 5000 M. dem Entwurfe: „Freude schöner Götterfunken" von Friedrich Bauer in Magdeburg mit Stimmenmehrheit zugesprochen. Die beiden nächstbesten Arbeiten wurden als gleichwertig angesehen, so daß einstimmig statt eines II. Preises von 3000 M. und eines III. Preises von 2000 M. je ein Preis von 2500 M. dem Entwurfe „Feierabend" der Herren Willi Petznick und Johann Schneider zu Essen a. Ruhr und dem Entwurfe „Los vom alten Schema" der Herren Paul Tilsner und Fr. Holoubeck in Düsseldorf zuerkannt werden konnte. Die großzügige Arbeit des Gartenkünstlers Fr. Bauer setzt die Möglichkeit voraus, daß die von ihm vorgesehenen weiten Rasenflächen von den Erholungsuchenden betreten werden können, daß also nicht ein Park zum Anschauen in üblicher Weise, sondern zum Gebrauche nach englischem Vorbilde, d. h. ein wirklicher Volkspark geschaffen werden solle. Das durchschnittliche Ergebnis des Wettbewerbes stand auf seltener Höhe. Die Entwürfe sollen öffentlich ausgestellt werden.

IM ARCHITEKTEN-VEREIN ZU BERLIN sprach am 4. Mai Herr Regierungsbauführer Ed. Jobst Siedler über Gärten und Gartenarchitekturen Friedrichs des Großen.

Er wies vor allem darauf hin, daß der künstlerische Anteil, der Friedrich dem Großen selbst an der Gestaltung seiner Gärten zuzuschreiben sei, außerordentlich bedeutend wäre. Wie seine Schlösser, so pflegte Friedrich auch seine Gärten skizzenhaft selbst zu entwerfen, ja er kümmerte sich bei ihrer Ausführung so um die Einzelheiten, daß er eine Zeitlang die Rechnungen für seine Gärtner und für die Pflanzenbeschaffungen selbst anzuweisen pflegte.

Friedrichs des Großen Gärten, die in einer Zeit entstanden, wo die englische Landschaftsgärtnerei ihren Siegeslauf durch die Welt begann, stehen in geradem Gegensatze zu der damals aufkommenden Mode. Wir sehen in ihnen Kunsterzeugnisse der individuellsten Art, die Friedrichs Genialität zu harmonischer Einheit zu gestalten verstand. Daß die Gärten sich in den großen Zügen ihrer Planung an französische Vorbilder anlehnen, ist bei der Vorliebe Friedrichs für französische Bildung und Kultur natürlich.

An der Hand von Lichtbildern, die Grundrisse und Einzelheiten der Anlagen in Rheinsberg, im Tiergarten, in Potsdam und Sanssouci darstellend, ging Herr Siedler des näheren auf die verschiedenen Anlagen ein und verbreitete sich besonders über die Gärten von Rheinsberg und Sanssouci, die beide viel Verwandtes miteinander haben und in denen die Art Friedrichs des Großen besonders stark zum Ausdruck kommt.

Der Vortragende schloß mit dem Bedauern, daß die Mode der Landschaftsgärtnerei die Macht besessen habe, die so originellen und künstlerisch wertvollen Gärten Friedrichs umzugestalten.

Ferner sprach am 11. Mai Herr Regierungsbaumeister Bruno Jautschus über die Döberitzer Heerstraße und ihre Bedeutung für die städtebaukünstlerische Entwicklung von Groß-Berlin. Der Vortragende wies, ausgehend von den zurzeit in der deutschen Fachwelt sich zeigenden Bestrebungen, die Begrenzung des Arbeitsgebietes von Architekt und Ingenieur beim Entwurf von Kunstingenieurbauten einer Prüfung zu unterziehen, unter kritischer Betrachtung einiger Bauten der Heerstraße auf die Dringlichkeit wenigstens einer vorläufigen Regelung dieser Frage hin. Unter vergleichender Heranziehung der Stadtpläne von Paris und namentlich der neuen amerikanischen Großstädte erörterte er ferner die Möglichkeiten, welche zurzeit noch bestehen, um eine Ausbildung der großen Axe „Linden"—Brandenburger Tor—Havelseen als des städtebau-künstlerischen Rückgrates von Groß-Berlin zu erzielen.

Denn der großgedachte, gewaltige Straßenzug sei jetzt einfach „eine breite Straße" geworden, „keine nationale Tat", eine Straße, die nur „zufällig" von den Linden ihren Ausgangspunkt genommen habe. Der Abschluß der Heerstraße an der Havel hätte monumentaler ausgestattet werden müssen, als es die vorliegenden Pläne verraten. Die bautechnische Anordnung beim Knick sei für den feinfühligen Architekten geradezu „unerträglich", und so gebe es eine ganze Reihe von Punkten, die die herbste Kritik herausforderten. Das Mißlingen der Döberitzer Heerstraße habe seinen Grund in dem „ressortmäßigen Schematismus"; in den Ressorts vereinten sich die verschiedenartigsten Elemente, und so hätte eine einheitliche künstlerische Idee nicht verwirklicht werden können. Aber noch sei nicht alles verloren, aber es bedürfe einer energischen Bewegung, um noch in letzter Stunde eine Wandlung zum Besseren herbeizuführen.

ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGS-REFORM IN ÖSTERREICH ZU WIEN. 1. Auszug aus dem Jahresbericht vom Obmann Hofrat Dr. Maresch.

Vor allem können wir mit großer Genugtuung feststellen, daß das erste Vereinsjahr in zweifelloser Weise gezeigt hat, wie notwendig die Gründung unseres Vereines war.

Schon die am 24. Februar 1907 abgehaltene konstituierende Versammlung brachte uns zahlreiche, äußerst erfreuliche und bemerkenswerte Sympathiekundgebungen von seiten der Behörden und weiter Bevölkerungskreise.

Wenige Wochen später erfolgte die Gründung des ersten Landesverbandes in Böhmen und des ersten Zweigvereines in Prag, und noch während wir mit den ersten organisatorischen Arbeiten beschäftigt waren, traten auch schon zahlreiche wichtige meritorische Aufgaben an uns heran, die unsere Kraft bald in vollem Maße in Anspruch nahmen.

Kein bloßer Zufall ist es, daß der einige Monate nach der Gründung der Zentralstelle dem Parlamente vorgelegte Haushaltplan zum ersten Mal einen Kredit von vier Millionen Kronen zur Bildung eines Fonds behufs Förderung der Wohnungsfürsorge für Staatsbeamte und von einer Million Kronen für einen gleichen Fond für die Salinenarbeiter in Anspruch nahm.

Auch die Tatsache, daß in dem neugebildeten Ministerium für öffentliche Arbeiten eine besondere Abteilung für das Wohnungswesen errichtet wird, steht in einem gewissen Zusammenhange damit, daß es unserer kurzen Wirksamkeit gelungen ist, die öffentliche Aufmerksamkeit der Wohnungsfrage zuzuwenden.

Fast gleichzeitig mit der Gründung unserer Zentralstelle hat die Böhmische Sparkasse in Prag anläßlich des 60jährigen Regierungsjubiläums des Kaisers den Betrag von 1 200 000 Kronen für Volkswohnungen gespendet.

Hiervon entfallen 700 000 Kronen auf Prag, 300 000 Kronen auf Aussig und 200 000 Kronen auf Komotau. Zur Verwaltung dieser Beträge sind in den genannten Städten unter Mitwirkung unserer daselbst bestehenden Zweigvereine eigene Volkswohnungsvereine gegründet worden, die den Charakter von Kuratorien tragen. Ihre erstmalige Zusammensetzung ist auf Vorschlag der betreffenden Zweigvereine erfolgt. Aber auch aus anderen Orten hören wir, daß das heurige Jubeljahr zum Anlaß genommen wird, zu praktischer Wohnungsfürsorge; so hat unter anderen die Arbeiter-Unfallversicherungs-Anstalt für Ober-Österreich, Salzburg, Tirol und Vorarlberg 300 000 Kronen für Arbeiterhäuser in Salzburg, die Gemeinde Krems an der Donau 50 000 Kronen für Erbauung von Volkswohnungen gewidmet, das Chorherrnstift Klosterneuburg den Bau eines geräumigen Arbeiterwohnhauses für 34 Familien beschlossen

Jedenfalls können wir feststellen, daß mit dem Entstehen der Zentralstelle in Österreich aus schleichenden Wohnungsfrage eine lebendige Tagesfrage geworden ist, an deren Lösung mitzuarbeiten, wir als unsere oberste Aufgabe betrachten.

Wenn nun zunächst von uns praktisches Eingreifen zur Förderung einer dem Umfange wie der Güte entsprechenden Wohnungsherstellung verlangt wird, wenn die Bildung von Baugenossenschaften als das erste Mittel zur Abhilfe hervortritt, so stellt sich sofort heraus, daß auch wir in Österreich uns zunächst in einem Kreise bewegen. Die genossenschaftliche Selbsthilfe, die anderswo in so glänzender Weise die gemeinnützige Bautätigkeit ins Rollen gebracht, bedarf eben eines weitgehenden und billigen Kredites um wahrhaft gemeinnützige, vorbildliche und wirksame Ergebnisse zu zeitigen. Dieser Kredit ist aber erst dann zu finden, wenn die auf der Selbsthilfe begründeten Organisationen durch ihr Wirken sich als kreditfähig erwiesen haben. Vertrauensvoll haben in den Nachbarstaaten die öffentlichen Gewalten die ersten Kreditquellen dieser Tätigkeit eröffnet und sich in den Erfolgen nicht getäuscht.

Bei uns konnte die baugenossenschaftliche Tätigkeit bisher mangels entgegengebrachten billigen Kredites noch nicht erfolgreich beginnen, mangels der Erfolge auch keine Kreditgewährung selbst hervorrufen.

Hier hat nun die Widmung des österreichischen Reichsrates für die Beamtenfürsorge endlich eingegriffen; nun stehen die ersten Geldmittel, wenn auch im bescheidenen Maße und für eng begrenzte Kreise in Aussicht und Sache der sich daraufhin bildenden Genossenschaften wird es sein, den Beweis zu erbringen, daß ihr Gebahren ein vertrauenswürdiges, daß sie Ergebnisse zu Gunsten ihrer Genossen herbeiführen können; dann erst können und werden auch andere Kreditquellen geschaffen werden und sich eröffnen.

Die genossenschaftliche Bautätigkeit in richtige Bahnen zu lenken, ist gewiß eine Aufgabe der Zentralstelle, wird aber in noch höherem Grade eine Sorge des Ministeriums für öffentliche Arbeiten sein.

Wir selbst waren durch allerlei Vorarbeiten, durch Herausgabe von Musterstatuten, Belehrungen über die Steuern- und Gebührenlast, durch Begutachtung von Bauentwürfen und Aufstellung einer Musterplansammlung, durch Aufklärung über das Vorgehen in Nachbarstaaten, eifrig bemüht, diese praktische Tätigkeit zu unterstützen.

Die Schwierigkeiten der einzelnen Fälle haben uns aber immer gezeigt, daß ein wirksames Eingreifen von einer Reihe von Faktoren abhängig ist, die heute bei uns noch hindernd im Wege stehen, daß es nach harter Arbeit aller an der Gesetzgebung und Verwaltung Beteiligten bedarf, um sie zu zweckfördernden zu gestalten. Besteuerung und Bauordnung stehen da im Vordergrund.

2. Kundgebung I, begründet vom Architekten S. Sitte.

Die Hauptversammlung der Zentralstelle für Wohnungsreform in Österreich gibt ihrer Überzeugung Ausdruck, daß eine Reform der bestehenden, den modernen Ansprüchen in keiner Weise mehr entsprechenden städtischen und ländlichen Bauordnungen im Interesse der Schaffung guter und billiger Wohnungen unumgänglich notwendig ist, und beauftragt den Vorstand, die erforderlichen Schritte einzuleiten, um eine Beschleunigung dieser, im Interesse aller Bevölkerungsschichten gelegenen Reform zu bewirken, und jenen Bestrebungen mit Nachdruck entgegenzutreten, welche dahin gehen, die Verbesserung der Bauordnungen teils aus Mißverständnis, teils zur Wahrung einseitiger Interessen hintanzuhalten.

Die Versammlung gibt insbesondere dem Wunsche Ausdruck, daß die endgültige Erledigung des Entwurfes einer neuen Wiener Bauordnung nicht länger verzögert werden möge.

3. Kundgebung II, begründet von Professor Dr. Rauchberg.

Die Hauptversammlung der Zentralstelle für Wohnungsreform in Österreich erklärt die Einräumung von Krediten aus öffentlichen Mitteln als unerläßlich für eine allseits wirksame gemeinnützige Bautätigkeit und bezeichnet es daher als unbedingt notwendig, daß sowohl der Betrag von 100 Millionen Kronen, der zum ewigen Gedenken des 60jährigen Regierungsjubiläums Seiner Majestät des Kaisers für die Zwecke der Schaffung einer allgemeinen Alters- und Invaliditäts-Versicherung gewidmet werden soll, als auch die übrigen Deckungs- und Reservekapitalien der als Träger der Invaliditätsversicherung zu errichtenden Anstalten in hervorragendem Maße in gemeinnützigen Wohnungsanlagen zinsentragend angelegt werden. Eine solche Anlage würde auch sowohl der Alters- und Invaliditätsversicherung, als den Versicherten selbst, den Rentenempfängern usw. unmittelbare Vorteile gewähren.

Die Versammlung beauftragt den Vorstand, an das Abgeordnetenhaus und die staatlichen Zentralstellen heranzutreten um die Aufnahme dieses Grundsatzes in den Gesetzentwurf betreffend die Schaffung einer allgemeinen Alters- und Invaliditätsversicherung und in das Gesetz betreffend den 100 Millionen Kronen Jubiläumsfond zu bewirken.

DER VIII. INTERNATIONALE ARCHITEKTEN-KONGRESS ZU WIEN hat sich u. a. mit wichtigen Fragen des Städtebaus und der damit vielfach zusammenhängenden Denkmal- und staatlichen Kunstpflege beschäftigt. Von den Vorträgen hoffen wir namentlich den von Professor Mayreder (Wien): „Vergleich der Bauordnungen von Berlin, London, Paris, Rom und Wien, hinsichtlich ihres Einflusses auf die baukünstlerische Ausgestaltung der Wohngebäude und des Stadtbildes" und den von Baurat Faßbender (Wien): „Über den Städtebau und seine gesetzliche Regelung" unseren Lesern noch mitteilen zu können. Fürs erste möge die Bemerkung genügen, daß das von Herrn Mayreder der Berliner Vorortsbauordnung gespendete Lob zwar uns Deutschen vor fremden Ohren sehr schmeichelhaft klang, bei den Berliner Architekten zu Hause jedoch nicht ganz denselben Beifall findet und daß die von Herrn Faßbender erhobene Forderung, Grundsätze für den Städtebau gesetzlich festzulegen, zu welt geht — wir haben wahrlich schon Polizei genug!

Im Anschluß an die Vorträge war es dem Kongresse eine Ehrenpflicht, des Meisters der Städtebaukunst und Mitbegründers unserer Zeitschrift, des nur zu früh verstorbenen Camillo Sitte zu gedenken, dem insbesondere Wien so große Anregungen zu verdanken hat an dem ihm von der Stadtgemeinde auf dem Zentral-Friedhofe gestifteten Ehrengrabe wurde ein Lorbeerkranz niedergelegt. Das in der beistehenden Abbildung wiedergegebene Grabmal ist dem Vater von seinem Sohne Siegfried geschaffen worden.

Mit dem 21. Jahrgange hören die Mitteilungen des GEWERBE-MUSEUMS ZU BREMEN auf zu erscheinen. Das, was sie dem bremischen Gewerbestande, den Freunden alter Kunst und neuer Bestrebungen im Kunstgewerbe sein wollten, als sie im Jahre 1885 von Direktor H. Töpfer ins Leben gerufen wurden, wird heute von der Kunstberichterstattung der Tagespresse und von einer großen Schar von Fachzeitungen und allgemeinen Kunstzeitschriften den Lesern so reichlich geboten, so schnell und pünktlich, wo es sich um Tagesfragen handelt, so glänzend und vielseitig in der Darstellung durch Bild und Wort, daß es eine wenig dankbare Aufgabe bildet, neben diesen tüchtigen Leistungen des kunstgewerblichen Zeitungswesens allein aus den Kräften des Museums, denen es an anderen dringenden Aufgaben nicht mangelt, eine solche Monatsschrift nicht nur zu ernähren, sondern auch genügend lehrreich und gehaltvoll zu gestalten. — Trotz dieser Schwierigkeiten, die sich seit Jahren schon in gleicher Weise empfinden ließen, wäre auch heute noch der Nutzen eines eigenen, für die Besprechung wichtiger Museumsangelegenheiten geschaffenen Organs groß genug und sehr schätzenswert. Nachdem indessen durch das gemeinsame Interesse der Bremischen Sammlungen vom Januar 1908 an unter der Schriftleitung von Dr. G. Pauli eine Veröffentlichung entstanden ist, die unter dem Titel eines Jahrbuchs der Bremischen Sammlungen auf breiterer Grundlage und mit umfangreicherem wissenschaftlichen Arbeitstoffe die Ziele aufnimmt, die jene Mitteilungen bisher für das Gewerbe-Museum verfolgt haben, so wird es dem Museum auch künftig nicht an einer Gelegenheit fehlen, seinen Besitz und seine Absichten durch Wort und Bild einem größeren Kreise anregend nahe zu bringen. Das Jahrbuch tritt auch insofern an Stelle der Mitteilungen, als es den Museen, Anstalten und Schriftleitungen, mit denen das Gewerbe-Museum bisher im Schriftenaustausch stand, im Tausche zugehen wird.

Wir verfehlen nicht, bei dieser Gelegenheit für die freundliche Zusendung der bisherigen „Mitteilungen des Gewerbe-Museums zu Bremen" unseren verbindlichen Dank abzustatten. D. S

KÖNIGLICHES STAATSMINISTERIUM DES INNERN IN BAYERN an die K. Regierungen, Kammern des Innern und die K. Landbauämter.

1. Erhaltung der im Staatsbesitz befindlichen Baudenkmäler betr.

Im Einvernehmen mit den übrigen K. Zivilstaatsministerien ergeht folgende Weisung:

Da der Staat den in seinem eigenen Besitze stehenden Baudenkmälern grundsätzlich denselben Schutz angedeihen läßt, den er im Interesse der Denkmalpflege den Gemeinden, Kultusstiftungen und in gewissem Maße auch den Privaten zur Pflicht macht, ist es geboten, daß die K. Landbauämter auf diesem Gebiete den Anforderungen der Denkmalpflege ein besonderes Augenmerk zuwenden.

Vor allem muß bei den unter die Bestimmungen der §§ 14, 15 der K. Verordnung vom 23. Januar 1872 (Reg. Bl. S. 338) fallenden und der Würdigung des Baukunstausschusses unterstehenden wesentlichen Veränderungen in der äußeren Gestalt staatlicher Gebäude den Aufgaben des Denkmalschutzes volle Aufmerksamkeit schon bei der bauamtlichen Sachinstruktion zuteil werden.

Gleiche Sorgfalt ist aber auch bei solchen Änderungen im Innern und Äußern dieser Bauwerke zu beachten, die zwar nicht unter die erwähnten Bestimmungen fallen, aber doch das Baudenkmal ungünstig beeinflussen können. Es wird in dieser Beziehung beispielsweise auf Veränderungen in den Fensteröffnungen infolge anderer Benutzungsweise, auf den Abbruch einzelner Gebäudeteile, örtliche Aufbauten, Veränderungen im Dacheindeckungsmaterial u. dgl. hingewiesen. Da in diesen Fällen eine besondere Sachinstruktion in der Regel nicht erfolgt, haben die K. Landbauämter künftig in den zur Vorlage gelangenden Etatskostenvoranschlägen sowie auch bei den besonderen Anträgen, soweit veranlaßt, ausdrücklich zu bemerken, daß den beantragten Änderungen vom Standpunkte der Denkmalpflege kein Bedenken entgegensteht.

Im übrigen ist es angezeigt, daß die K. Bauämter, namentlich wenn wesentliche Änderungen an staatlichen Baudenkmälern beabsichtigt sind, schon bei Beginn der Sachinstruktion dem K. Generalkonservatorium der Kunstdenkmale und Altertümer Bayerns Gelegenheit zur Äußerung geben, wodurch neben der Sachförderung auch die Einheitlichkeit in der Würdigung der Denkmalpflegeinteressen und in der Ausübung der staatlichen Denkmalpflege unterstützt wird.

Um die behördliche Tätigkeit auf diesem Gebiete der staatlichen Denkmalpflege zu erleichtern, wird unter Bezugnahme auf die Ministerialentschließung vom 22. April 1904 (M. A. Bl. S. 113) angeordnet, daß die K. Landbauämter ein Verzeichnis der ihrer Dienstaufsicht unterstellten, geschichtlich oder architektonisch interessanten Baudenkmäler anlegen.

(Es folgt nunmehr eine genaue Beschreibung dieses Verzeichnisses nebst Bestimmungen über seine Ausfüllung und amtliche Behandlung. D. S.)

2. Aufnahme interessanter Bauwerke betr.

Der Bayerische Verein für Volkskunst und Volkskunde in München und der Münchener Architekten- und Ingenieurverein haben darauf hingewiesen, wie wichtig es ist, daß von interessanten, alten bürgerlichen Wohnhäusern, die Neubauten Platz machen müssen, vor dem Abbruche vollständige Pläne aufgenommen werden, daß sie also durch Bauverständige ausgemessen, in Grund- und Aufriß gezeichnet, ferner daß die charakteristischen Bauteile in großem Maßstabe dargestellt, der plastische Schmuck und die farbige Verzierung durch Zeichnung, Malerei oder Photographie festgehalten werden. Es handelt sich hierbei nicht nur um geschichtlich und künstlerisch bedeutende Bauwerke der großen Städte, sondern auch um ganz einfache Bürgerhäuser, die eine Vorstellung von dem Bauen und Wohnen der vergangenen Jahrhunderte geben können und für einzelne Städte und Gegenden typisch waren.

Nähere Richtpunkte für die Aufnahmen sind im Anhange gegeben.

Die für eine solche Aufnahme in Frage kommenden Bauwerke werden in der Regel ohne weiteres dem nach Ministerialentschließung vom 22. April 1904 (M. A. Bl. S. 123) angelegten Verzeichnisse der in den einzelnen Distriktsverwaltungsbezirken vorhandenen interessanten Bauwerke entnommen werden können. Es wird sich auch empfehlen, diese Bauwerke in den Stadtplänen oder Baulinienplänen kenntlich zu machen.

Den Gemeindeverwaltungen wird nahe gelegt, im Sinne der gegebenen Anregungen allmählich an die Aufnahme dieser nicht selten ein Stück hochinteressanter örtlicher Kulturgeschichte darstellenden Bauwerke heranzutreten, dies aber jedenfalls vor dem Abbruche oder Umbau solcher Bauwerke zu veranlassen. Diese Arbeit muß natürlich in sachkundige Hände gelegt werden, und es empfiehlt sich, da wo die Voraussetzungen hierzu gegeben sind, die Förderung der Angelegenheit einer kleinen Kommission, bestehend aus Vertretern der Gemeindeverwaltung, aus Künstlern und Kunsthistorikern, zu übertragen. — Die Baupolizeibehörden werden beauftragt, entsprechend mitzuwirken und gegebenenfalls die Gemeindeverwaltung auf den bevorstehenden Abbruch solcher Bauwerke und die wünschenswerte sachverständige Aufnahme derselben besonders hinzuweisen. Die K. Landbauämter haben im gleichen Sinne zu verfahren und veranlaßtenfalls bei den K. Bezirksämtern und Gemeindebehörden anregend zu wirken.

(Es folgt dann der Anhang mit einer näheren Ausführung über die Art der Gebäudeaufnahme. D. S.)

BERICHTIGUNG zu Heft VI, S. 74, Spalte 2. Es haben namentlich der Straßburger Professor Johannes Fritz und Professor Dr. Eberstadt in Berlin das Verdienst, die deutschen Städte im Zusammenhang auf ihre ältesten Anlagen hin untersucht zu haben, und Fritz konnte die überraschende Tatsache feststellen, daß den meisten Städten ein gleicher, immer wiederkehrender Stadtplan zugrunde gelegen hat. Es ist einleuchtend, daß wir uns hier nur mit mittelalterlichen Städten befassen wollen, Gründungen der späteren Zeit, aus dem 17. und 18. Jahrhundert, wie Mannheim, Karlsruhe, Darmstadt und andere sollen ausgeschlossen sein. Wie in Griechenland können wir in Deutschland drei selbständige Perioden im Städtebau unterscheiden, eine erste im 12. und 13. Jahrhundert, eine zweite im 17. und 18. und eine dritte um die Mitte des 19. Jahrhunderts (siehe hierzu Dr. R. Eberstadt: Das Wohnungswesen, Jena 1904, S. 9ff.). Es sei hierbei besonders auf die grundlegenden und sehr beachtenswerten Untersuchungen über die Entwicklung der städtischen Bauweise in der letztgenannten Schrift und auf die weiteren Veröffentlichungen Dr. R. Eberstadts über „Rheinische Wohnverhältnisse und ihre Bedeutung für das Wohnungswesen in Deutschland" sowie „Die Spekulation im neuzeitlichen Städtebau" (Jena, Verlag von Gustav Fischer) hingewiesen. Der Verfasser.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

Bebauungsplan
für den nordwestlichen Stadtteil
von Aalen.

Architekt: Theodor Fischer,
Stuttgart.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Bebauungsplan für ein vornehmes Wohnviertel in Ludwigsburg.

Architekt: Theodor Fischer, Stuttgart.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Tann-Strasse
Bahnhof-Strasse
Kurhaus-Strasse
Saale

Stadterweiterungsplan für Bad Kissingen.

Architekt: Theodor Fischer, Stuttgart.

Jahrgang V
DER STÄDTEBAU
S G
1908

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

Blick auf den für den Neubau des Hoftheaters vorgeschlagenen Platz.

a Baulinienplan für das Gelände zwischen Bahnhof und Reichsstraße in Meran.
b Baulinienplan für das durch den Bahnhofumbau freiwerdende Gelände in Stuttgart.
Architekt: Theodor Fischer, Stuttgart.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

NORD

SILBERBURGSTRASSE

SILBERBURGSTRASSE

PANORAMA-STRASSE

BREITERT-STRASSE

BRENZ-STRASSE

GAYLER-STRASSE

SILCHERSTR

BRUNNENSTR

KRÆMERSTR

GULBERSTR

PLANIE

VOLKSGARTEN

URBANSTR

SCHILLERSTR

ACHALMSTR

BURGSTRASSE

M. 1:4000.

Bebauungsplan für das Achalmgebiet zwischen Carlstraße, Silberburgstraße und Burgstraße, in Reutlingen.

Architekt: Theodor Fischer, Stuttgart.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wegkapelle zwischen alter und neuer Straße.

a

Lageplan.

b

Übersichtsplan.

Bauanlage am Berggehänge — Hohenstaffin[g]

Architekt: Otto Lasne, München.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Verlegt bei Ernst

← NACH KUFSTEIN — REICHSTRASSE — NACH KIEFERSFELDEN →

Zum Thierberg u. Hechtsee

Kapellen Schau

Wald-Brunnen

Geroldseck Blick

Quelle

Zur Klause →

c

Landhausgruppe a. d. Strasse:
Kufstein – Kiefersfelden
Arch Otto Lasne München.

ufstein.

A.-G., Berlin.

Eine Bauanlage am Berggehänge in Hohenstaffing bei Kufstein.

Gesamtbild und Schichtenlinienschnitt.

Architekt: Otto Lasne, München.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Eine Bauanlage am Berggehänge in Hohenstaffing bei Kufstein.

Aussichtsturm und Straßenüberbauung.

Architekt: Otto Lasne, München.

Jahrgang V
DER STÄDTEBAU
1908

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

5. Jahrgang 1908 8. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

ALTES TORHAUS UND MODERNER BAUBLOCK.

Vortrag des Herrn Professor C. HOCHEDER in München, gehalten im Architektenverein zu Berlin am 23. April 1906.

Der Titel „Altes Torhaus und moderner Baublock" will die Vertreter zweier verschiedener Erscheinungsformen, die sich im historischen und modernen Städtebau wie zwei Pole gegenüberstehen, herausgreifen als sichtbare Zeichen der Wirkungen zweier voneinander abweichender Vorstellungsweisen.

In der Kunst des Bildhauers ist es eine wohlbekannte Tatsache, die auch durch Hildebrandts geistreiche Untersuchung des „Problem der Form" eingehend begründet wird, daß die Phantasie, bezw. Vorstellungsweise beim Schaffen wesentlich geregelt und gezügelt wird durch die eigentümliche Art der jeweiligen Herstellungstechnik, für welche das Kunstwerk erdacht ist.

Wenn auch der Ton, handle es sich um Stein- oder Bronzebildwerke, als Hilfsmaterial verwendet wird, so sollte das eigentlich niemals die Beobachtung der durch das Ausführungsmaterial gebotenen Grenzen ausschließen. Es liegt jedoch in der Verwendung dieses bequemen Formmaterials die Gefahr, daß der bildende Künstler hierbei diese Grenzen vergißt und seiner Phantasie unabhängig die Zügel schießen läßt, bis er dann bei der Übertragung in das Bestimmungsmaterial zum Schaden der künstlerischen Erscheinung auf manche Ungereimtheiten stößt.

Das Werk des Steinbildhauers soll aus dem Quader, dem behauenen Werksteine, durch Hinwegnahme von Steinmasse entstehen, während man beim Ton die Form durch fortwährendes Ansetzen, also durch Hinzutun von Masse erhält. Dieses Hinzutun ist an keine Grenze gegen den freien Raum hin gebunden, dagegen ist das Hinwegnehmen stets begrenzt. Hier kommt es darauf an, daß man die vorhandene Steinmasse möglichst zu erhalten sucht und nur so viel wegnimmt, daß der Raum, den der noch unbearbeitete Stein einnimmt, auch nach der Vollendung des aus dem Stein entstandenen Bildwerkes noch möglichst ausgefüllt erscheint. Das Tonbildwerk dagegen, sowie das nach ihm gefertigte Bronzewerk kennen eine Grenze nach dieser Seite hin nicht. Folglich wird in jedem der beiden Fälle eine ganz anders geartete Vorstellungsweise genährt, die sich zu der des anderen Falles etwa verhält wie das Positive zum Negativen.

Das Schwanken der Vorstellungsweise vom Positiven zum Negativen kann auch in der Baukunst nachgewiesen werden; hat diese doch an sich schon ein doppeltes Gesicht, eines nach außen und eines nach innen, wovon jedes eine besonders geartete Behandlung erheischt.

Wenn wir diese Analogien noch weiter verfolgen wollen, so müssen wir vor allem diejenigen baulichen Zusammenhänge in den Bereich unserer Beobachtung ziehen, die sich in den kleineren und größeren Ortschaften bis zu den größten Städten als höhere einheitliche Organismen darbieten — das Gebiet der Städtebaukunst — und wenn wir da alles Gebaute als eine gebundene Masse auffassen und uns aus dieser Masse die Straßen und Plätze so herausgeschnitten denken, daß die Zusammenhänge der Masse noch beibehalten bleiben, so entspricht das unserem Negativum; wenn wir uns aber umgekehrt die Masse so entstanden denken, als ob sie durch fortwährendes Hinzutun von Einzelheiten sich allmählich so zusammengesetzt hätte,

daß umgekehrt alles sich ebenso wieder auseinanderlegen ließe, so haben wir das, was wir unter Positivum verstehen wollen. Wir können nun ebensogut statt Negativum: Prinzip der Hohlgestaltung, der Konkavität, und statt Positivum: Prinzip der Vollgestaltung, der Konvexität, setzen und erhielten damit das, was Camillo Sitte in seinem Städtebau als Gegensätze der in Rede stehenden Auffassungsweisen bereits hervorgehoben hat.

Nun entspricht nach meiner Meinung das Prinzip der Konkavität vorwiegend dem, was das Wesen der historischen Städtbaukunst ausmacht und das der Konvexität dem, was das Wesen der modernen Städtebaukunst ist, womit ich freilich nicht etwa sagen will, die alten Städte seien unmittelbar durch Herausschneiden von Straßen und Plätzen aus einer zusammenhängenden Häusermasse so geworden, vielmehr glaube ich, daß ihre Entstehung wohl ganz so wie jetzt, nur in weitaus langsamerem Zeitmaße, zu denken ist, aber ein anders gearteter Antrieb für die Entstehungsweise doch vorausgesetzt werden muß; denn wie könnte sonst eine so ausgesprochene Verschiedenheit erklärt werden. Ich erblicke den Unterschied nur darin, daß die Alten bei ihrem Städtebau vor-

Abb. 1.

Abb. 2.

Abb. 3.

Abb. 4.

Beispiele alter Bebauung. Abb. 1: Rothenburg, Abb. 2: Nördlingen, Abb. 3: Dinkelsbühl, Abb. 4: Ansbach.

zugsweise von der Absicht geleitet worden sein müssen, eine behagliche Wohnlichkeit in ihren Straßen- und Platzanlagen, Gärten und Höfen zu erzielen, während unsere Zeit darin sich zu einseitig nur von Verkehrsrücksichten hat leiten lassen. Diese Verkehrsinteressen sind nun auch von den Alten keineswegs übersehen worden, wenn sie diese auch ihren Verhältnissen entsprechend in etwas bescheidenerem Maße berücksichtigt haben. Sie haben aber auch nicht vergessen, daß zur Behaglichkeit des Lebens doch noch etwas mehr gehört „als Straßen zu durcheilen und Waren von einem Ort zum andern zu führen" (Henrici). Sie haben deshalb zwischen den Häusermassen in ihren Plätzen und Straßen behagliche Räume ausgespart zu ihrer eigenen und ihrer Nachkommen Freude und Augenweide. Man darf nur die Katasterblätter alter und neuer Städte daraufhin vergleichen und auf ihnen die Hauptverkehrszüge genau verfolgen, so wird man finden, daß bei alten Städten im innigen Zusammenhange damit eine Fülle von Abwechslungen, an räumlichen Leistungen, da zu bewundern ist, wo die moderne Stadt nur die schlank durchgeführte Verkehrsader in großer Breite als einzigen Ersatz zu bieten hat. Siehe Textbilder 1 bis 4.

Obgleich also im Stadtplatz der alten Städte das Prinzip der Konkavität hervorleuchtet, so ist doch auch dem mittelalterlichen Bauwesen das entgegengesetzte Prinzip der Konvexität nicht fremd gewesen. Die Burg z. B. tritt als beherrschendes konvexes Vollgebilde, die Anhöhe bekrönend und den Umriß betonend, dem Betrachter entgegen, ebenso kann die Pfarrkirche eines Orts als Mittelpunkt der alten Friedhofanlage als ein solches angesehen werden; aber doch wiegen entschieden die Bildungen nach der konkaven Seite vor. Der Begriff des Raumes unter freiem Himmel scheint beim Gestaltungsvorgange hier mehr im Vordergrund gestanden zu haben. Dem gegenüber scheint in modernen Anlagen neben der abstrakten Verkehrslinie die Masse sich zunächst dem Beschauer aufzudrängen und der Platz gewissermaßen als Nebenprodukt zwischen der Masse übrig zu bleiben, so daß hier Körper entstehen, die von Verkehrschläuchen umgeben sind, während dort Räume, d. h. Plätze gestaltet werden, zu denen die Bauten dienend die Wandungen bilden. Das mögen etwa die feinen Unterschiede der Vorstellungsweisen sein, welche bei der Entstehung der Bilder alter und neuer Städte wirksam gewesen sein müssen.

Die Absicht, vor allem Räume zu schaffen unter offenem Himmel mit möglichster Abwechslung und nicht bloß breite Verkehrswege anzulegen, ist somit das Geheimnis des alten Städtebaues. Räume haben zur Voraussetzung möglichste Geschlossenheit. Zu dieser Geschlossenheit wird in den alten Städten nicht wenig durch die engen Gassen beigetragen, die den untergeordneten Verkehr zu den einzelnen Häusern zu vermitteln haben. Ihre Öffnungen in den Wänden der Plätze und Hauptstraßen sind so eng, daß sie die geschlossene Wirkung nicht stören.

Die Gassen sind heute verpönt, sie gelten als gesundheitswidrig. Wenn wir das auch zugeben, müssen wir aber doch folgerichtig nicht alles Schlechte der engen Gasse allein in die Schuhe schieben, sondern allgemein der engen Bebauung. In unseren gesundheitlich gepriesenen modernen Städten erscheinen die bösen Gassen gar oft unter anderen Namen, nämlich denen der engen Höfe, Wiche und Hausabstände. Wenn ich nicht fürchten müßte, gesteinigt zu werden, würde ich meinem Bedauern über das völlige Verschwinden der kühlen schattigen Gassen Ausdruck geben, besonders dann, wenn die Gassen in Wechselbeziehung zu geräumigen Höfen und Hausgärten gestanden haben; denn in diesem Falle erscheint mir die verpönte Gasse keineswegs etwas Bedenklicheres zu sein als ein jetzt erlaubter engverbauter Hof, und wenn man den Versuch machen wollte, alte gut erhaltene Städte im modernen Sinne umzulegen, so würde man in gar manchen Fällen erstaunt sein, wie wenig von der soviel gepriesenen modernen Weiträumigkeit tatsächlich vorhanden ist. In den Straßen freilich ist sie vorhanden, aber hinter den Straßen innerhalb der Baublöcke fehlt sie vielfach gänzlich. Ein solcher Versuch dürfte leicht darauf hinauslaufen, daß nur eine andere Verteilung der Baumassen festgestellt werden

Abb. 5.

Abb. 6.

Salzburg: Ansicht aus der Vogelschau und Stadtplan.

kann, ohne daß eine wirkliche Verringerung der Gesamtbebauungsdichte erzielt wäre.

Ein anderes Mittel, die räumliche Geschlossenheit der Plätze (siehe Tafel 59 und Tafel 60, Abb. a u. b) zu bewahren, ist die Anwendung des Torhauses, nicht allein des Stadttores, sondern mehr des in irgend eine Platz- oder Straßenwand eingefügten Torbogens. Eine solche Anordnung macht die Raumgestaltung einer Stadt fast unabhängig von dem für den Verkehr erforderlichen Wegen. Es gibt Städte, deren Raumentwicklung eine Kette von Plätzen mit nur kurzen, sie verbindenden Straßenstücken aufweist, und bei welchen die Verkehrszüge Richtungen nehmen, die anscheinend der Bebauung ganz zuwiderlaufen (Textbilder 5 u. 6). Salzburg ist eine solche Stadt (siehe Lageplan). Hier gelangt der Besucher tatsächlich mehrfach durch Torbögen zu einer Reihe aneinander gefügter prächtiger Plätze mit monumentalem Wandschmuck, bestehend in Kirchen, Palästen, Staatsgebäuden und Privathäusern, welche die Plätze und Straßen umsäumen. Hier ist wirklich ein unvergleichlicher Hintergrund geschaffen, vor dem sich das Leben im Freien zur Freude der Bewohner abspielen kann. Tafel 60, Abb. c—f und 61, a u. b.

Wenn wir nach den Gründen fragen, die einen so großen Unterschied hervorbringen konnten, wie er beim Vergleich moderner und alter Städteanlagen so ausgesprochen zu Tage liegt — sie sind ja teilweise bereits berührt worden — so erklären sie sich in erster Linie aus dem Unterschied, der in dem Zeitmaße der Städteentwicklung des Altertums und des Mittelalters auf der einen Seite und dem der modernen Städte auf der anderen Seite besteht. Dem raschen Emporwachsen unserer modernen Städte (begünstigt durch die ungeahnte Entwicklung der Verkehrsmittel, die eine vorteilhafte Sammlung des Handels und der Industrie auf wenige Punkte ermöglichte) steht das langsame Werden der Städte im Mittelalter gegenüber. Das langsame Werden gestattet aber einen langsamen Anpassungsprozeß, ähnlich wie ihn die Natur selbst durchmacht und dabei immer sicher geht. Das Ergebnis ist dabei schöne Zweckmäßigkeit oder zweckmäßige Schönheit, die wir an den Naturorganismen ebenso wie an unseren zum Teil unbewußt entstandenen alten Städtebildern so sehr bewundern. (Abb. c u. d auf Tafel 61). Das reißend schnelle Wachstum unserer modernen Städte fand uns dagegen unvorbereitet; daraus erklärt sich auch die schablonenhafte Behandlung in der ersten Zeit des Emporblühens. Später machte die Entwicklung eine Regelung durch eingehendere gesetzliche Vorherbestimmungen erforderlich. Solche Vorherbestimmungen leisten der ihrer Natur nach stets kunstfeindlichen Schablone stärksten Vorschub, da sie sich ja nur auf ganz bestimmte, nur für den Augenblick ihrer Bestimmung geltende Voraussetzungen aufbauen lassen, also auf die natürliche Entwicklung hemmend eingreifen müssen. Daraus folgt auch der allen modernen Städten eigene einförmige Charakter, der überall ganz gleichmäßig auftritt.

Auch diese Verhältnisse sind geeignet, die an den alten Städten beobachteten Zusammenhänge zu lockern. Es ist eine auffallende Tatsache, daß aus einer alten größeren Baugruppe sich ein Teit schwer herausschälen läßt, ohne daß eine Verstümmelung entsteht (Abb. e, Tafel 61), während in neuen Stadtteilen alles von selbst in einzelne Würfel zerfällt, da jeder Häuserblock und jedes öffentliche Gebäude gewöhnlich ohne jede Beziehung zur Umgebung aufgestellt ist; es entsteht, wenn man das Gebäude oder den Baukasten wegnimmt, höchstens ein Platz, wie er auch an verschiedenen anderen Stellen als unbebaut gelassener Baublock sich von selbst ergibt; das ändert an dem Gesamtcharakter des ganzen Baugebietes soviel wie nichts; jedenfalls wirkt das Auslösen nicht wie eine Verstümmelung. Das scheint ja im ersten Augenblick ein Vorteil zu sein, den der moderne Städtebau für sich beanspruchen darf; das ist aber eine Täuschung, es ist ein bedauerliches Zeichen des schablonenhaften Wesens, welches bei den Vorherbestimmungen insbesondere die einseitige Betonung der Verkehrsanforderungen hervorgerufen hat.

Dieses fast ausschließliche Augenmerk auf den Verkehr ist so ausschlaggebend geworden, daß eine förmliche Verschmelzung der Begriffe: Baufluchtlinie mit Straßenfluchtlinie eingetreten ist, so daß die Bebauungsfrage in einem vollkommen dienenden Verhältnis zur Verkehrsfrage steht, einem Verhältnis, das man im älteren Städtebau nicht so gekannt zu haben scheint. Würden wir z. B. bei einem Museumsbau von den Verkehrsanforderungen, die sich in seinen Räumen ergeben, in erster Linie ausgehen und alles Räumliche diesen unbedingt unterordnen, so würde man das unbegreiflich, ja verkehrt finden; beim Städtebau ist das aber an der Tagesordnung.

Der Lockerung und Trennung der Zusammenhänge leisten auch diejenigen Vorherbestimmungen Vorschub, welche auf genaue Regelung der Nachbargrenzen und Verhinderung der Feuersgefahr hinzielen.

Die Kommun- und die über Dach vorstehende Feuermauer schneidet den sonst zusammenhängenden Baublock in eine Anzahl von Streifen so auseinander, daß lauter getrennt für sich bestehende Welten nebeneinander entstehen, die aufeinander nicht die mindeste Rücksicht nehmen. Die Folge davon ist, daß beim Anblick alter Straßenbilder durch das Fehlen solcher scharfer Grenzen der Eindruck freundnachbarlichen Einvernehmens erweckt wird, während in unseren modernen Anlagen das so scharfe Abschneiden und Betonen der Grenze den Anschein feindseligen Abwendens von jeder Nachbarschaft hervorruft. Sind also einseitige Betonung des Verkehrs, scharfe Scheidung der Besitzgrenzen Ursache, welche in modernen Städten trennend, auflösend wirkt, so scheint in alten Stadtgebieten ein zur Vereinigung führender Regulator vorhanden gewesen zu sein, der stets bewirkte, daß das Ganze in künstlerisch richtige Wege geleitet wurde, und dieser Regulator muß das menschliche Auge, das für das reine Schauen bestimmte Organ der Menschheit gewesen sein.

Wir modernen Vielwisser haben ganz verlernt, naiv unbefangen zu sehen. Wir sehen nicht mehr nur intuitiv, sondern immer diskursiv, schrittweise mit dem Verstande. Wir sehen alles in wissenschaftlichem Sinne an, wir haben es darin so weit gebracht, daß wir beim Sehakt manches übersehen können. Wir können zum Beispiel ein Haus schön finden, abgesehen von einem darauf angebrachten aufdringlichen Plakate, das wir uns dann nur wegzudenken brauchen. Wir finden einen Ort reizend bis auf die böse Nachbarschaft einiger Fabrikschlöte oder einiger starrer Kommunmauerflächen, die man, um den Genuß nicht zu beeinträchtigen, auch durch Hinwegdenken unsichtbar macht. Die Oberleitung unserer elektrischen Straßenbahnen, die

vielen Telegraphen- und Telephondrähte über unseren Häuptern, die uns anfangs so häßlich schienen, sehen wir gar nicht mehr. Wir nehmen auf anderem Gebiete die schönen Dinge von ihren Aufstellungsorten weg und stellen sie in Museen zur Schau; wir bewundern schöne Städtebilder an den Szenerien der Bühne und freuen uns darüher; aber in der Welt der Wirklichkeit scheint unser Sehorgan sich mit allen Häßlichkeiten friedlich abfinden zu können.

Das nenne ich kein naives unbefangenes Schauen mehr; wirklich naives Schauen ist heute außer bei den noch nicht verbildeten Kindern nur mehr eine Eigentümlichkeit des Künstlers. Den Künstler stört alles, was in einem geschauten Bilde aufdringlich ist, was aus ihm herausfällt; er rechnet nicht mit Abstraktionen, sondern läßt alles auf sein Auge wirken, was eben gleichzeitig mit dem eingestellten Hauptgegenstande des Bildes mitgesehen werden muß. Wenn wir nun ein solch naives Schauen, wie es heute noch der Künstler versteht, bewußt oder unbewußt voraussetzen, als eine ganz selbstverständliche Sache, bei allen Menschen gleichmäßig entwickelt, in Zeiten, welche das von uns so bewunderte Alte hervorgebracht haben, so haben wir wohl die einfachste und natürlichste Erklärung für diese Erscheinung; dann erklärt sich die Entstehung so vieler Schönheiten einfach dadurch, daß man nur dem Auge die Leitung überwies bei allem, was in einer Stadt nacheinander zur Verschönerung geschah, daß man immer das unbefangene Auge den Prüfstein sein ließ, wenn es sich um Veränderungen des Vorbestandes handelte, etwa so, wie der Kunstliebhaber den Hauptraum seines Hauses nach und nach zu einer immer gesteigerteren Feinheit des Zusammenwirkens aller Einzelheiten zu einem dem Auge wohltuenden harmonischen Ganzen emporbringt.

Unsere modernen Städte (natürlich mit Ausnahmen) sind dagegen (Sie verzeihen den drastischen Vergleich) mit Möbelmagazinen zu vergleichen, bei welchen die Häuserkästen zusammenhanglos abwechselnd mit öffentlichen Gebäuden, Monumenten, gärtnerischen Anlagen, herumstehen. Ein Zusammenhang zwischen ihnen besteht kaum. Ich kenne, um nur eines von vielen herauszugreifen, ein Gebiet in Leipzig, gleich hinter dem Reichsgericht, in welchem Reihen von öffentlichen Gebäuden einfach hintereinander gestellt sind ohne gegenseitige Beziehung zueinander — wie Kisten stehen sie hintereinander da. — Die Elemente, aus denen etwas Schönes, Ganzes zu machen gewesen wäre, sind häufig vorhanden, aber sie liegen unbenutzt da. Jedes Ding ist für sich allein vorhanden und lebt nur ein Leben für sich aus, unbekümmert um die Nachbarschaft. Ja läge es da nicht nahe, daß z. B. das öffentliche Gebäude in Beziehung gebracht wäre zur städtischen Anlage, die jetzt auf einer Straßeninsel ihr einsames Dasein fristet, wie leicht würde sich dann weiter wieder eine Beziehung und Überleitung ergeben zwischen Anlage und einem oder mehreren Denkmälern, oder einem Brunnen, die jetzt die Mitten irgendwelcher Plätze einnehmen. Statt drei oder vier Einzelheiten würde man dadurch ein einziges, größeres, bedeutenderes und damit wirksameres, höher organisiertes Ganzes erhalten, das Auge würde da nicht unsicher von einem Ding zum andern irren müssen, sondern zunächst das Ganze in sich aufnehmen, die Beziehungen zueinander erkennen und so an den beobachteten künstlerischen Über- und Unterordnungen seine Freude haben. Bei Außerachtlassung dieser künstlerischen Zusammenfassung erhalten wir nur eine Mannigfaltigkeit, die an sich kein Mangel ist, die aber chaotisch wirkt, wenn ihr die einigende Organisation fehlt.

Die so unerläßliche Einheit in der Mannigfaltigkeit besitzt aber der alte Städtebau in all seinen Raumorganisationen. Denn die Einzelgegenstände auf den Plätzen sind nicht wie heute um ihrer selbst willen da und wollen nicht um ihrer selbst willen angestaunt sein, sondern sie treten bescheidener auf als Glieder desjenigen Ganzen, das sich zu einem schönen Bebauungsbilde zusammenschließt. Demgegenüber nimmt sich unser heutiges Streben nach Auffälligkeit um jeden Preis, nach vordringlichem, immer stärker anwachsendem Überbieten des Bestehenden recht beschämend aus und wenn daraus häufig nichts Anderes entstehen will als ein versteinertes, lärmendes Marktgeschrei oder ein Konzert, in welchem jeder Musiker nach seinem eigenen Kopf spielt, so ist das nicht zu verwundern. Unser europäisches Architekturkonzert hat ganz diesen Charakter und drängt damit auch nicht wenig zu der oft gerügten Auflösung der Zusammenhänge höherer Organisationen hin. Wo alles auffallen will, fällt eben zuletzt nichts mehr auf. So erfreulich es ist, daß auf dem Gebiete der Architektur zurzeit ein so reges Leben herrscht, so wünschenswert wäre es, daß aus diesem brodelnden Hexenkessel, in den doch auch viele Kräuter hineingeworfen werden, die den Prozeß mehr verzögern als fördern, endlich das Heilmittel hervorginge, das uns den Mangel eines eigenen gesunden Zeitstils ersetzt, damit auch darin Einheit erzielt werde. Wir dürfen aber das Heil nicht erwarten von einem immer nur äußerlichen Formengetändel, das so häufig für das Ausschlaggebende gehalten wird, sondern von einem vertiefteren Eindringen in das eigentliche Wesen der Gestaltungskunst, und dazu gehört auch die Einsicht in die Geheimnisse des Zusammentretens von Mannigfaltigem zu einer wirksamen Einheit. Den für solche Einheiten (hier geschlossene Raumbilder) erforderlichen Zusammenschluß der Baumassen werden wir heute freilich nicht mehr durch Wiedereinführung der Gasse herbeiführen dürfen, obwohl gegen die Gasse gewiß nichts einzuwenden wäre unter der Voraussetzung, daß man — natürlich entsprechend weiträumigere Bebauung vorausgesetzt — wieder zum Wohnen nach dem Innern der Baublöcke zurückkehren würde, wie es im Altertum üblich war und wie es heute der immer lärmender werdende Straßenverkehr wohl rechtfertigen würde.

Aber da die Gewohnheit nach der Straße zu zu wohnen, nicht so schnell ins Gegenteil übergehen wird, werden wir in der häufigeren Anordnung des Torhauses ein Mittel haben, die künstlerisch nötigen Zusammenhänge und die an passenden Stellen zu fordernde Geschlossenheit ohne Aufgabe der Verkehrsgelegenheit und unter Beibehaltung der nun einmal geforderten Mindeststraßenbreite auch für Nebenstraßen von 12 m zu erzielen. Abb. a—d auf Tafel 62).

Gegen torartige Überbauung von Straßen besteht im allgemeinen ein großes Vorurteil; ist es etwa die Furcht vor Wiedererstehung mittelalterlicher Zustände oder Furcht vor Gefahren für die Fußgänger? Das kann doch nicht wohl sein. Denn die gleichen Personen, welche sich gegen die Überbauung einer Straße durch ein Torhaus aussprechen, befürworten ganz sicher und unbedenklich die

Überführung einer Stadtbahn über eine Anzahl von Straßenzügen oder eine Straßenunterführung unter einen Bahnkörper hindurch. Eines ist so gut eine Überbauung wie das andere. Der Torbau sogar weniger gefährlich als die Bahnüberfahrt, auf welcher sich Lasten in Bewegung befinden. Dieses Vorurteil muß natürlich fallen und wird auch fallen, wenn man in einzelnen Fällen das ganz Unbedenkliche solcher Anordnungen ersehen und die Vorteile erkannt haben wird, welche aus ihrer Anwendung in künstlerischer, wie praktischer Beziehung erwachsen. Abb. e und f auf Tafel 62 und Tafel 63.

Aber diese Wendung zum Besseren steht nicht allein da, überall sind Ansätze zu finden. Die Belebung der Denkmalpflege, die Bestrebungen auf Erhaltung und Pflege volkstümlicher Kunst, die Bestrebungen des Bundes für Heimatschutz, die intimere Gestaltung des Wohnungswesens für alle Gesellschaftschichten, die Sorge um die künstlerische Seite des Städtebaues, alles das sind Marksteine einer Entwicklung, welche auf die Erhaltung und Wiederbelebung einer Kultur hinlenken, die noch vor zehn Jahren dem langsamen Untergange verfallen schien. Diese Bestrebungen dürfen aber nicht so gedeutet werden, als ob sie auf eine Rückkehr zu mittelalterlichen Zuständen abzielten, sondern so, daß nur der ideelle Besitzstand dieser kunststarken Zeiten übertragen werden soll auf unsere großzügigeren modernen Verhältnisse. Die sichere Grundlage aber für die Weiterentwicklung in diesem Sinne wird die jetzt einsetzende Erziehung unserer Jugend zur unbefangenen Naturanschauung darbieten. Die Nachkommen werden über den Weg zur Natur wieder zu unbefangenerem Gebrauch ihrer Augen gelangen, sie werden wieder in künstlerischem Sinne sehen lernen und das ist die notwendige Voraussetzung zur wirklichen Gesundung unserer Baukunst und insbesondere unserer Städtebaukunst.

BREMISCHE STÄDTEBAUFRAGEN.

Von E. HÖGG, Bremen.

Zu den mancherlei wiederentdeckten und neuerweckten Künsten, um deren Anerkennung unsere Kulturpioniere dem zähen Beharrungsvermögen der Massen und der Wurzelkraft altgewohnter Zustände gegenüber kämpfen müssen, gehört auch die Städtebaukunst. Man könnte sie ebenso gut eine Wissenschaft heißen, denn wie jede auf das Bauen gerichtete Tätigkeit, beruht sie auf einer Verbindung von wissenschaftlichem Ergründen und künstlerischem Empfinden. Sie ist eine uralte Kunst, über die schon vor 2000 Jahren der nüchterne Vitruv seine Gedanken niedergeschrieben hat, und nach deren Regeln Babylonier und Ägypter ihre längstverschwundenen Städte angelegt haben; und ihre Aufgabe ist es, die notwendige Anhäufung menschlicher Wohnungen an einem Orte so zu ordnen und zu gestalten, daß dieses Beisammenwohnenmüssen nicht zu einer Qual oder Gefahr für die Menschheit werde, sondern in harmonischer und heilsamer Weise sich abspiele. Ich muß, um in engem Rahmen auf die Wichtigkeit dieser Kunst für bremische Verhältnisse kommen zu können, annehmen, daß nunmehr der geneigte Leser zu Camillo Sittes ebenso berühmtem wie bahnbrechendem Büchlein „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ greift, das kristallklar wie ein Gedicht zu lesen ist, und daß er daraus zunächst die Grundbegriffe der Städtebaukunst in sich aufnimmt. Es sei mir also gestattet, die Kenntnis dieses Buches sowie eine persönliche Vertrautheit mit dem Bremer Straßenbild vorauszusetzen.

Auch die Bremer Altstadt ist ein Werk der von unsern Vätern ausgeübten Städtebaukunst, und zwar der besten eines! Wie weit diese naiv und mit instinktivem Gefühl für das Zweckmäßige und Schöne, wieweit mit Überlegung und bewußter Befolgung überlieferter Regeln geschaffen haben, ist heute schwer zu entscheiden. Unsere Generation, die sich auf angeborenes künstlerisches Feingefühl noch nicht allzuviel einbilden darf, tut jedenfalls gut daran, von naiv-instinktivem Schaffen möglichst abzusehen, vielmehr aus den hinterlassenen Werken früherer Geschlechter als aus einem aufgeschlagenen Lehrbuche Regeln und Lehren für ihr Tun zu entnehmen. Das hat ja auch Camillo Sitte so gemacht und für alles, was er uns über die Gestaltung der Plätze, die Führung der Straßen, die Lage der Monumentalbauten erzählt, finden wir reizvolle Beispiele innerhalb unserer alten Mauern. Leider aber auch dicht daneben die schönsten „Gegenbeispiele“, wie man seit Schultze-Naumburg künstlerische Unglücksfälle zu nennen pflegt. Nicht so zahlreich und nicht so abstoßend, wie in anderen Großstädten mit rascherer Entwicklung, aber immerhin bösartig genug, um bei einem Weiterumsichgreifen dieser Mißbildungen das Schlimmste für das gesamte spätere Städtebild, das alte wie das neue, befürchten zu lassen.

Man muß Bremen, dem Staate, der unter eigenartigen Verhältnissen sich eine gewisse Selbständigkeit der Lebensformen allen andern deutschen Städten gegenüber bewahrt hat, eine Sonderstellung einräumen, wenn man seinen Stadtplan kritisch betrachten will. Ursachen und Wirkungen sind hier andere, als in Hamburg oder Hannover oder Berlin, und es geht nicht an, die für diese Städte gefundenen oder angepriesenen Theorien ohne weiteres auf den Bremer Straßenplan anzuwenden. Denn was Bremen in erster Linie von allen andern deutschen Großstädten unterscheidet, das ist sein konsequent durchgeführtes Einfamilienhaus, und was andererseits die Gestaltung seiner neueren Stadtteile bedingt hat, das ist die demokratische Art, in der gemäß seiner bisherigen Gesetzgebung jeder Bodenbesitzer auch Stadtbaukünstler gewissermaßen aus dem Handgelenk sein durfte.

Eine Parole für Bremens weitere Entwicklung möchte ich nun vorausstellen in der Formel: „Erhaltung des Einfamilienhauses, aber Änderung der bisherigen Gepflogenheit bei Stadterweiterungen.“ Um mit letzterer anzufangen, so kann der Bauordnung gemäß der Staat nach seinem Ermessen bestimmte Straßen als sogenannte „Planstraßen“ festsetzen, und er tut dies auch für einzelne Hauptstraßen, betrachtet aber alle übrigen, von diesen Planstraßen abzweigenden oder überhaupt die Gebiete zwischen den Plan-

straßen der Bebauung erschließenden Straßen als Privatangelegenheit der betreffenden Bodenbesitzer, resp. Bauunternehmer. Also der Staat (Stadt und Staat sind in diesem Falle eins) weist nicht etwa vorsorgend durch Aufstellung von Stadtbauplänen dem wachsenden Verkehre seine Adern, dem wachsenden Bedürfnisse seine Baublöcke an, sondern er wartet ab, bis die Bürger mit bestimmten Wünschen und Vorschlägen kommen, und genehmigt diese dann von Fall zu Fall, ebenso etwa, wie er den Bau von Häusern an diesen Straßen genehmigt. Im ausgesprochenen Gegensatz also zu der Handhabung in anderen Städten, wo die dem Bedürfnisse vorauseilende Straßengestaltung zu den selbstverständlichen Aufgaben der Bauämter gehört.

Nun könnte es auf den ersten Anblick so scheinen, als sei das Bremer System das gesündere und seine Straßenpläne müssen, weil vom Bedürfnis eingegeben und nicht am grünen Tisch entworfen, so schön und gut sein, wie die der Altstädte, denen man ja gerade immer ihre Entstehung unter Anpassung an die Bedürfnisse nachrühmt. Doch diese Meinung beruht auf zwei falschen Voraussetzungen. Erstens sind unsere Altstädte, auch die Bremer Altstadt, nicht nach dem Bremer System entstanden, sondern nachweisbar nach ganz bestimmten, oft recht großzügigen und klaren Plangedanken, in die erst spätere Jahrhunderte sich nach ihrem wechselnden Bedarf und Geschmack eingenistet haben, so das Bild schaffend, das wir heute „malerische Altstadt" nennen; zweitens sind diejenigen Kräfte, aus deren Zusammenwirken der Bremer Stadtplan hervorgeht, gar nicht das Bedürfnis, der Verkehr, die Notwendigkeit oder sonstige segensreiche Mächte, denen man oft schmeichelhafter Weise, aber mit etwas viel Unklarheit schöpferische Fähigkeiten andichtet. Will man so unhöflich sein, die Kräfte, die hier am Werke sind, beim rechten Namen zu nennen, so heißen sie: Zufall und Egoismus. Man bedenke doch, daß so ziemlich sämtliche Straßenentwürfe Vorschläge von Leuten sind, die ihr Gelände der Bebauung erschließen wollen. Da ist es doch selbstverständlich, daß nicht großzügige, in die Zukunft schauende und eine gesunde Entwicklung der Stadt weitblickend vorahnende Gesichtspunkte, sondern eben die augenblickliche günstigste Bodenausschlachtung maßgebend für die Gestaltung der beantragten Straße sind. Man bedenke ferner, daß die meisten Entwürfe zu diesen Straßen nicht etwa von Fachleuten gemacht werden, welche Kenntnisse und Erfahrung im Städtebau besitzen, sondern entweder von bauenden Laien, oder günstigsten Falls von Bau-Technikern, deren Gebiet aber die Städtebaukunst bisher nicht war und die sich also über die Schwierigkeit der ihnen gestellten Aufgabe gar nicht klar sein können und fröhlich mit ihrem Lineal in der Hand an Abgründen nachtwandeln. Man bedenke endlich, wie selten der Baugrund eines Bodenspekulanten oder auch einer Bodengesellschaft oder einer durch sog. „Verkoppelung" freiwillig zusammengelegten größeren Zahl von kleinen Grundstücken weiträumig genug ist, um auch nur ein halbes Dutzend Straßen im Zusammenhang darauf ziehen zu können. Die Folge ist, daß der Stadtplan einem Rocke gleicht, der aus lauter ganz kleinen Lappen und Fetzen zurecht gestückelt ist, daß keine Richtung, keine Ordnung, keine Klarheit in dem aus lauter einzelnen Straßen oder Straßengruppen zusammengeschobenen Stadtplan herrschen kann, daß der heilsame Wechsel zwischen Geschäftstraßen und Wohnstraßen, die Verteilung der Bevölkerung nach sozialen Schichten, die

Abb. 1.

Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse ebenso unmöglich ist, wie das Freihalten der notwendigen Plätze und Anlagen, oder wie die Aufstellung der Monumentalbauten in bevorzugter, wirkungsvoller Lage. Wie ein solcher Art

Abb. 2.

„von alleine" entstandenes Straßenlabyrinth ausschaut, zeigt uns deutlich Abb. 1 (Plan zwischen Wall, Bismarckstraße, St. Jürgen-Straße und Weser). Wer Lust hat, als Fremder dort zu lustwandeln, der sehe zu, wie er wieder herausfinde. Nicht weniger betrüblich wirkt das Bild Abb. 2 (Südvorstadt), wo die alten, parallel aufgeteilten Eigentumsgrenzen zu keinerlei Durchbrechung dieses Schemas zwangen und wo somit das ödeste amerikanisch-mannheimische Straßennetz entstand. An anderer Stelle wird noch darauf hinzuweisen sein, wie gefährlich es außerdem ist, wenn man dem Bodenspekulanten die Bemessung der Baublocktiefen

Abb. 3.

man auch schon zurück: zwischen den lieben kleinen Häusern ragt ein Miethaus schlimmster Sorte (Abb. 5) gen Himmel und sieht in seiner Umgebung so brutal aus wie ein Newyorker Wolkenkratzer. Und man erkennt betrübt, daß das Einfamilienhaus in Gefahr ist, auch in Bremen von der Bauspekulation aufgeleckt zu werden, und daß es an gesetzlichen Bestimmungen fehlen muß, die ihm das Dasein erhalten könnten. Und wandern wir weiter dem Weichbilde der Stadt zu, so sehen wir immer häufiger das Einfamilienhaus im Verzweiflungskampfe mit dem mehrstöckigen Miethaus; und wir wissen aus Erfahrung, daß wo einmal so ein Ungetüm zwischen die kleinen Häuschen hineingestellt worden ist, letztere bald verschwunden sind. Denn wer wollte einem solchen Ungetüm gegenüber wohnen oder in seinem rücksichtslosen Schatten den eignen Garten verkümmern lassen? Trauernd gibt gar bald der Bewohner des Einfamilienhauses der Väter Erbe auf, läßt einen weiteren Mietkasten darauf wachsen und zieht selbst in diesen hinein, oder aber er zieht hinaus an die Grenzen der Stadt, dort wo sich Miethäuser noch nicht verzinsen — wie lange noch? Bremen wächst mächtig!

überläßt und wie dadurch der Segen auch des gesündesten aller Wohnsysteme, des Einfamilienhaus-Systems zum Fluche werden kann. Auch dies können wir in unsern Beispielen so recht schön beobachten, ebenso wie den für Bremens neuere Stadtteile charakteristischen Mangel an Plätzen und breiten Verkehrsstraßen.

Und trotz alledem sehen in Bremen die neuen Stadtteile erfreulicher aus, als die gleichzeitig nach einheitlichem Plan entstandenen Erweiterungen anderer Städte. Das liegt aber nicht an der oben charakterisierten Art ihrer Entstehung, sondern lediglich an der Bauweise der die Straßen einsäumenden Häuser, an dem Einfamilienhause!

Mag eine Straße noch so ungünstig gezogen sein, immer wird sie ungleich befriedigender wirken, wenn sich hinter blühenden Vorgärten und schattenspendenden Baumreihen behagliche einstöckige Wohnhäuser erheben, deren Schmuck vielleicht in einer klyzinienumsponnenen Veranda und einem stattlichen roten Ziegeldache besteht (Abb. 3), als wenn fünfstöckige, protzenhaft überladene Mietkästen Berliner Stils die staubige, mit Rücksicht auf die Höhe der Häuser viel zu breite Straße begrenzen. Das Einfamilienhaus (nur darf es nicht gerade aussehen wie die Straße Abb. 4) macht Bremen im Sommer zu einer Gartenstadt, und man vergißt, wenn man zur Rosenzeit durch ihre stillen Wohnstraßen hinwandelt, alle Fehler des Stadtplans und freut sich, daß in deutschen Landen noch eine Stadt übrig geblieben ist, die sich die uralte deutsche Wohn- und Bauweise so unwandelbar bewahrt hat. Aber da prallt

Läßt es aber die Miethäuser an Stelle seiner Einfamilienhäuser treten, dann wird es bald erkennen, wie viel schlimmer es mit seinem Straßenplane bestellt ist, als mit dem Berliner oder Hannoverschen oder sonst einem andern, dessen Wohnweise es hereinläßt. „Bremen wes gedechtig, lat nich mehr in denn du bist mechtig.“ Das ist ein uralter kerngesunder Bremer Wahlspruch, an den es sich ganz besonders erinnern sollte, wenn es jetzt im Begriff ist, sich von der stillen Handelsstadt zur modernen Großstadt zu entwickeln. Einmütig haben die Vorkämpfer und Fachleute des Städtebaues das Einfamilienhaus als erstrebenswerte Grundlage einer Gesundung unserer Bau- und Wohnverhältnisse erkannt und verkündet, und der rühmenden Hinweise auf das beneidenswerte Bremen ist kein Ende. Möchte doch Bremen dies große Gut, das es sich bis heute gerettet hat, nicht verachten! Zwei Aufgaben sind ihm auf dem Gebiete des Städtebaues gestellt, will es gesunder Entwicklung seines Stadtbildes entgegengehen. Möchte es sie doch rechtzeitig erkennen und lösen! Zum ersten: Es wird mit dem veralteten Vorrecht der im Städtebau dilettierenden Bodenbesitzer aufräumen und nach dem bewährten Vorbilde anderer Städte eine von Stadtbaukünstlern geleitete, von einer Sachverständigenkommission beratene Abteilung für Stadtplanung seinem Stadtbauamte angliedern und großzügige allgemeine, aber bis in die kleinste Einzelheit, bis in die unbedeutendste Nebenstraße, ja bis in die einzelne Bauparzelle durchgearbeitete Bebauungspläne aufstellen müssen. Dabei soll nicht gesagt sein, daß diese Pläne nun mit eherner Notwendigkeit auch gerade so durch-

Abb. 4.

Abb. 5.

geführt zu werden brauchen, wie sie zu Papier gebracht werden. Nie und nirgends ist das möglich gewesen oder auch nur versucht worden. Im Gegenteil, man muß dem unberechenbaren Wechsel der Verhältnisse, dem Auftreten neuer Gesichtspunkte, gleichwertiger oder besserer Gegenvorschläge dadurch entgegenkommen, daß man die Abänderung der allgemeinen Bebauungspläne in jeder Art erleichtert und von bureaukratischer Schwerfälligkeit unabhängig macht. Und dies ist ja gerade in Bremen so besonders leicht zu erreichen, weil hier der Instanzenweg entsprechend dem kleineren Staatsgebilde ein so viel einfacherer ist, als anderswo. Der fertige ausgebaute Stadtplan wird und muß schon deshalb ganz anders aussehen, als der Entwurf, weil er während der Ausführung ausreifen konnte. Wenn ich ein Haus baue, so mache ich zunächst einen Entwurf davon. Während ich nun bei der Ausführung bin, kommen mir bei nachdrücklicher Beschäftigung mit den Plänen allerlei gute Gedanken; ich schiebe da eine Wand, verlege dort eine Tür, füge irgendwo einen schmückenden Teil ein, und zum Schluß wird das fertige Haus wohl meinem ursprünglichen Entwurf ähnlich sein in Hauptabmessungen, Charakter und Anlage, aber sich doch zu seinem Vorteil durch größere Feinheit und Reife von jenem unterscheiden. Genau so geht es auch mit der Ausführung des allgemeinen Stadtplans. Wer nun aber nach bisheriger Bremer Übung bald hier eine Straße anlegt, bald dort eine, der gleicht, um bei obigem Bilde zu bleiben, einem Baumeister, der keinen Entwurf zu seinem Hause gemacht hat, sondern auf gut Glück an allen vier Ecken seines Bauplatzes losarbeiten läßt, hier mal eine Mauer, da ein paar Säulen, dort eine Treppe anlegt und hofft, schließlich werde schon noch ein Haus daraus werden.

Zum zweiten: Bremen muß sich sein Einfamilienhaus erhalten. Dazu braucht es die Unterstützung von verschiedenen Seiten. Zunächst muß der Stadtbauplan darauf zugeschnitten sein. Die Regeln und Gesetze, die für die Straßenplanung in Berlin gut sind, können auf Bremens Gartenvorstädte nicht ohne weiteres angewandt werden und sind einer selbständigen Prüfung zu unterziehen. Schärfer als anderswo muß hier unterschieden werden zwischen der enggebauten Altstadt, unserer City, und den Wohnvierteln. Dem Stockwerkmiethause, das für den nicht seßhaften Teil der Bevölkerung eine Notwendigkeit ist, und das vom Erdboden vertilgen zu wollen ein Widersinn wäre, müssen bestimmte Viertel angewiesen werden, und jede Möglichkeit, diese Grenzen zu durchbrechen, muß ihm durch das Gesetz genommen werden. Der Kontrast zwischen breiten Verkehrstraßen und schmalen Wohnstraßen muß schärfer betont werden als anderwärts. Die Baublocktiefe muß den Bedürfnissen derjenigen Volksschichten angepaßt sein, die man in bestimmter Gegend ansiedeln möchte, denn es leuchtet ein, daß ich mit einer Baublocktiefe von 40 m, wobei also für den Garten hinter dem Hause kaum ein paar Meter übrig bleiben, ein ganz anderes Publikum anlocke, als dort, wo ich etwa bei 70 m Baublocktiefe entsprechend tiefe und teure Bauplätze auf den Markt bringe. Eine gewisse erlaubte geringste Bau-

blocktiefe müßte Vorschrift sein, damit weder Sparsamkeit noch Profitsucht es verhindern können, daß angemessene Gärten hinter den Häusern die gesunde Lunge des Baublocks bilden. In jeder Art müßte das Baugesetz das Einfamilienhaus fördern, indem es in seinen Bestimmungen scharf unterschiede zwischen diesem und dem Geschäfts- oder Stockwerkhaus, und nicht schematisch die für letzteres vielleicht notwendigen strengen Vorschriften gedankenlos und schematisch auch auf ersteres ausdehnte. Und endlich müßte es die Aufgabe von Presse, Schule und Vereinstätigkeit sein, das Verständnis für die Vorzüge des Einfamilienhauses in ästhetischer, gesundheitlicher und sittlicher Beziehung im Volke zu vertiefen und das stolze Selbstbewußtsein großzuziehen, mit dem der Engländer sein „Mein Haus ist meine Burg" über die eigene Haustür schreibt.

Schlußbemerkung: Als einen Erfolg des Vorkämpfers für die Städtebaukunst in Bremen darf der von einem Mitgliede der Bürgerschaft gestellte „Antrag Hegemeier" verzeichnet werden.

„Die Bürgerschaft hält die Ausarbeitung eines allgemeinen Bebauungsplanes für das Stadtgebiet und die für die Bebauung zunächst in Betracht kommenden Teile des Landgebiets und im Anschluß daran Teilbebauungspläne für erforderlich.

Die Bürgerschaft beschließt zur einheitlichen Durchführung dieser Aufgaben die Erweiterung der Deputation für Regelung der Baulinien zu einer großen Deputation und ersucht den Senat, die Deputation für Regelung der Baulinien mit einem Berichte zu beauftragen, ob es sich empfiehlt, dieser erweiterten Deputation eine juristische Hülfskraft beizugeben.

Die Bürgerschaft beschließt ferner, daß durch die erweiterte Deputation der Ankauf sämtlicher für den Bedarf des bremischen Staates und der Stadt Bremen und im Landgebiet erforderlichen Grundstücke, so weit er nicht in den Geschäftskreis der Deputation für Häfen und Eisenbahnen fällt, zu erfolgen hat.

Die Bürgerschaft ersucht den Senat, diesen Beschlüssen beizutreten." D. S.

DIE EHEMALIGE AUGUSTINERKIRCHE, JETZT MAUTHALLE IN MÜNCHEN.

Von HUGO STEFFEN, Architekt, München.

Selten wohl hat das künftige Schicksal eines geschichtlichen Baudenkmales die Gemüter so in Aufregung versetzt, wie das in Rede stehende. Nicht nur in Künstlerkreisen, auch von der hiesigen Bürgerschaft wurden wiederholt Versammlungen einberufen, welche für oder gegen die Erhaltung des altehrwürdigen Gotteshauses Stellung nahmen. Auch der Landtag beschäftigte sich mehrmals mit dieser Frage und bestimmte nach langen

Lageplan.

Beratungen den endgültigen Abbruch der Kirche. Der Reichsrat hob jedoch diesen Beschluß bis auf weiteres auf. —

Wohl jeder Fremde, der vom Karlstore her durch die Neuhauser Straße in die Altstadt wandert, hemmt bewundernd die Schritte vor dem sich zu linker Hand ausbreitenden Städtebild, einem der schönsten Deutschlands, zu dessen Geschlossenheit die alte Augustinerkirche mitgehört, wie ein Glied zum anderen. An die vornehme Fassade des ehemaligen Jesuitenklosters mit seiner reichgeschmückten, hochgiebeligen Renaissancekirche St. Michaels schließt sich, durch eine Querstraße getrennt, das langgestreckte Schiff der ehemaligen Augustinerkirche an, über deren geraden ruhigen Dachfirst die wuchtigen Frauentürme emporsteigen. Wahrlich, die reizvoll wechselnden

Das Augustinerkloster
nach einem Kupferstich aus dem Anfange des 18. Jahrhunderts.

Linien dieser harmonisch geschlossenen Gebäudegruppe bilden eine Hymne der Baukunst!

In dem jetzigen, von Jahr zu Jahr mehr dem Verfall entgegengehenden Zustande kann freilich die Kirche, die seit Anfang vorigen Jahres als Mauthalle dient, nicht weiterbestehen. An den Wänden ringsum sind Plakattafeln angebracht; im Bogen des ehemaligen Hauptportales hat ein

Scherenschleifer seine Arbeitsstätte aufgeschlagen und Dienstmannskarren usw. „beleben" den ehemaligen Ziergarten der Mönche. Eine gründliche Wiederherstellung und Verwendung der Kirche zu Museums- oder Ausstellungszwecken wäre angebracht, um so mehr, da hier inmitten der Stadt für Einheimische und Fremde ein Bedürfnis vorliegen dürfte.

Aber auch eine geschichtliche Bedeutung besitzt das alte Gotteshaus. An seiner Schwelle verweigerte im Jahre 1347 Abt Nikolaus de Luna dem plötzlich auf der Jagd im Kirchenbanne verstorbenen, zu den Augustinern gebrachten Kaiser Ludwig dem Bayern die letzte Ruhestätte. Herzog Maximalian I. ließ zwar später, 1364, dem Entschlafenen durch Peter Candit das künstlerisch hervorragende, von

Gruppe am Chor der Augustinerkirche.

Krumper gegossene Denkmal in der Frauenkirche errichten; ob er aber dort begraben liegt, ist ungewiß. Vermutungen nach, deren Grundangaben jedoch hier zu weit führen würden, soll der Kaiser, trotz der Verweigerung, in den Grüften der Augustiner, für die er stets sehr viel getan, beigesetzt worden sein. —

Die Kirche, ein elfjochiger, ehemals unverputzter Backsteinbau, wie die meisten der mittelalterlichen Kirchen und öffentlichen Bauten Münchens, stammt vom Ende des 13. Jahrhunderts, wo Herzog Ludwig der Strenge die Augustiner-Eremitenmönche nach München berief und ihnen, damals noch außerhalb der Mauern, unweit des schönen Turmes, den Platz zur Errichtung von Kirche und Kloster anwies. 1294 wurden Kirche, Kloster und Friedhof zu Ehren der beiden heiligen Johannes durch Bischof Emicho von Freising geweiht.

Den ältesten Teil der Kirche bildet der Chor mit seinen gotischen Streben, dem man 1458 das Langhaus von acht Jochen mit Seitenschiffen anbaute. Am Sandtnerschen Stadtmodell im Nationalmuseum zu München ist der Bau in letzterer Gestalt ersichtlich. 1620 wurde unter Herzog Maximilian I. das Innere der Kirche in den jetzt noch erhaltenen Spätrenaissanceformen umgebaut, wobei die mittelalterlichen Gewölbe, Spitzbogenfenster usw. zum Opfer fielen. Äußerlich erhielt der Bau die graziöse Giebelsilhouette und schöne Eingangsportale, die aber seit der Säkularisierung ihres Schmuckes beraubt sind. Im Chore, der übrigens den prächtigsten Teil der Neugestaltung bildet, ist hinter dem Altare eine Sakristei eingebaut. Wie aus dem Grundriß ersichtlich, ruhen deren Sterngewölbe auf einer einzigen schlanken, von einer Steinbank umschlossenen Säule inmitten des Raumes.

Das Kircheninnere bietet jetzt einen traurigen Anblick. Die prächtigen Tonnengewölbe des Schiffes mit den feinen, graziösen Stuckaturen, die herrliche Orgelempore, auf welche Prosa blicken sie herab? Fässer, Ballen, Säcke und Kisten werden ein- und ausgefahren, gewogen und geworfen. Der Verputz der unteren Mauern ist abgeschlagen, die Fensterscheiben sind blind und zersprungen. Und doch, welch großer Zug, ein mystischer Zauber liegt trotz aller Profanierung noch immer über diesen einst geweihten Hallen! Es ist ein Kircheninneres von wahrhaft erhebender, andachterweckender Wirkung, dessen Zerstörung vom künstlerischen Standpunkte aus lebhaft zu bedauern wäre.

Bei der Säkularisierung wurden Kirche und Kloster aufgehoben, ersteres zur Mauthalle erniedrigt, letzteres zu Justizbureauzwecken verwendet; einige der Klostergebäude gingen in Privathände über, das wertvolle Kircheninventar aber zerstreute man in alle Winde. Die prächtige Orgel kam in den Dom zu Speyer; das 12 m hohe, 6 m breite Altarbild von Tintoretto nach Schleißheim, wo es, übrigens stark erneuerungsbedürftig, in der kleinen Kapelle zu gar keiner Wirkung kommt. Endlich sei noch bemerkt, daß einige der inneren Abschlußgitter in die Kreuzkirche zu München herübergenommen wurden. Weitere, in den Chroniken erwähnte Gemälde von Rubens, Peter Candit usw. verschwanden, unbekannt wohin, desgleichen gingen Altäre, Kelche, kunstvolle Grabplatten und Skulpturen für immer verloren.

Um das Fallen der an die Kirche grenzenden, jetzt völlig schmucklosen Klostergebäude ist wirklich kein Schade, aber mit dem Abbruche der ersteren würde das herrlichste Straßenbild Altmünchens, das kein Neubau ersetzen kann, für immer verloren gehen.

BEBAUUNGSPLAN FÜR EINEN TEIL VON ENSKEDE BEI STOCKHOLM (SCHWEDEN).

Von P. HALLMAN, Stockholm.

Stockholm hat jetzt eine Bevölkerung von mehr als 300000 Einwohnern, auf einer verhältnismäßig kleinen Fläche zusammengedrängt und meist in fünf- und sechsstöckigen Häusern wohnend. Rings um die Stadt in bedeutender Ausdehnung liegen gruppiert, teils an den zahlreichen Seen und Flüssen entlang, teils in Wäldern mehrere Villenkommunen (Gartenvorstädte), die noch nicht der Mutterstadt einverleibt sind, worüber jedoch jetzt ver-

handelt wird. Der Wunsch nach dem eigenen Heime führt immer wieder zur Gründung solcher kleinen Vororte. Die Hauptstadt selbst nimmt daran teil und hat aus dieser Ursache weitumfassende Gebiete außerhalb der Stadtgrenze eingekauft. Eines von diesen Gebieten ist Enskede, wovon ein kleiner Teil jetzt aufgeschlossen wird; Tafel 64 zeigt den von dem Stadtrate festgestellten Plan. Er wird von breiten Hauptwegen, 33—50 m, umgeben und zwischen diesen werden ausschließlich Wohnstraßen angeordnet. Die Bauart ist wechselnd: von dreistöckigen Mietshäusern an den Grenzstraßen (mit in den Straßenvierteln „unter den Augen der Mieter“ gelegenen Koloniegarten) bis 4,5 m schmale zusammengebaute eigene Heime, wie auch freistehende Villen, Doppelhäuser, öffentliche Gebäude usw. Man hat es versucht, in diesem freilich engen Rahmen Bauplätze für mehrere Arten von Bedürfnissen zu schaffen, Die Wege sind in der Ausführung begriffen und die Bautätigkeit hat kaum begonnen, aber das Interesse für die Sache ist groß, besonders in dem Kommunalrat. Ein besonderer Ausschuß ist niedergesetzt, um sämtliche Grundstücke der Stadt „auf dem Lande“ zu ordnen, und dieser Ausschuß arbeitet zurzeit mit großem Eifer.

Der Plan ist von dem Vermessungsamt der Stadt unter Beihilfe des Architekten P. Hallman entworfen.

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Besprochen von Dr. LUDWIG MÜLLER, Halle a. S.

Wir bitten um gefällige Zusendung aller einschlägigen neuen Bücher und Schriften, die wir unter dieser Übersicht regelmäßig anzeigen werden; wir übernehmen aber keine Verpflichtung zur Besprechung und Rücksendung.

Im Heft 16 der „WERKKUNST“ (III. Jahrgang, Verlag von Otto Salle in Berlin, Jahrgang von 24 Heften 10 Mark) bringt Georg Lehnert eine sehr anziehende Plauderei „Aus dem märkischen Moränengürtel“. In kurzer Skizze werden uns die Schicksale des norddeutschen Flachlandes während der diluvialen Eiszeit geschildert: Das nordische Eis brachte uns von dem skandinavisch-finnischen Felsschild die Feldsteine, die gleichmäßig unsere Ebenen bedecken oder bogenförmige Züge gewaltiger Blockpackungen bilden; die südlichste und zugleich mächtigste dieser Ablagerungen reicht von Feldberg über Lychen, Templin, Joachimstal, Chorin und Eberswalde bis Oderberg. Wenn der Verfasser meint, diese Häufung von Feldsteinen an einer langen Linie beweise, daß hier das vorrückende Binneneis „unzweifelhaft für lange Zeit“ seine „Endpunkte gehabt“ habe, so schließt er sich der Meinung unserer Lehrbücher durchaus an; immerhin hat aber neuerdings die hohe Lage dieser „Endmoränenzüge“ Forscher wie Dr. Solger zu der Vermutung geführt, es möchte sich wesentlich um eine Folge der Bergauf-Bewegung des Eises handeln, das während des Anstieges die größeren Steine als gewissermaßen zu sehr beschwerendes Gepäck zu Boden fallen ließ; daher finden sich die „Endmoränen“ vorwiegend auf dem Nordhang unserer Höhenrücken, wie sich sogar noch für die Lausitz nachweisen läßt. — Das Inlandeis brachte neben den wertvollen Feldsteinen zugleich die Stoffe für die Backsteine, nämlich den Geschiebemergel und seine natürlichen Aufbereitungsprodukte, den Lehm, den Ton und den Sand. Wie der Verfasser ausführt, verknüpft sich die auf diesen Stoffen sich gründende Baukunst schon am Ausgange der romanischen Zeit mit zwei Mönchsorden. Die Prämonstratenser erbauen den Dom zu Havelberg und die Klosterkirche zu Jerichow, die Cistercienser bald darauf Lehnin. Eine besondere Art des Ziegelbaues wird aus Italien übertragen, und es entsteht eine schlichte Gotik mit stark märkischer Eigenart. Dagegen bleibt dem einfachen Hause im Gebiet der „Endmoränenzüge“ der Sockel aus Feldsteinen mit aufgesetztem Fachwerk. Die alten Stadtmauern von Lychen und besonders von Templin sind ganz aus Feldsteinen gefügt, an ihren stumpfen Winkeln verstärkt durch wuchtige Rundtürme und durchbrochen von vorspringenden Weichtürmen. Der Verfasser hätte vielleicht besonders hinweisen können auf die verschiedenen Stadtbrände in Templin, die das innere Bild veränderten und die Straßenzeilen mit den alten Stadttoren z. T. in Unstimmigkeit brachten. Hübsche, mit sicherer Hand hingeworfene Skizzen von Adolf Propp prägen unserem Auge die bekannten Stadtbilder von Lychen und Templin anschaulich ein.

DER STADTPLAN, SEINE ENTWICKLUNG UND GEOGRAPHISCHE BEDEUTUNG (mit 21 Abbildungen) von Professor Dr. Eugen Oberhummer (Berlin, Dietrich Reimer).

Das Werkchen ist die Erweiterung eines Vortrages, den der Verfasser auf dem deutschen Geographentage in Nürnberg 1907 gehalten hat. Wie vielleicht vorauszuschicken wäre, handelt es sich nicht um den Bebauungsplan, den Plan der Stadtanlage und Stadterweiterung, sondern um die kartenmäßige Darstellung gegebener Siedelungen, wie wir sie namentlich in den Reisehandbüchern und in den Nachschlagewörterbüchern finden. Während die Landkartenzeichnung von dem wissenschaftlichen Bedürfnisse ausging, eine richtige Vorstellung von der allgemeinen morphologischen und politischen Gestaltung der Erdoberfläche zu geben, wurzelt der Stadtplan in den praktischen Bedürfnissen der Baumeister sowie Feldmesser und, wie wir hinzusetzen möchten, der Stadtbewohner. In den geschichtlichen Ausführungen des Verfassers ist besonders bemerkenswert ein um 210 n. Chr. unter Kaiser Septimius Severus entstandener geometrischer Plan der Stadt Rom im Maßstab 1 : 250! und ein in Steinmosaik dargestellter Plan Jerusalems aus der Zeit von etwa 500 n. Chr. mit örtlicher Orientierung. Während früher die Meinung verbreitet war, alle späteren Pläne bis zum 18. Jahrhundert zeigten nur perspektivische Ansichten oder bestenfalls eine Verbindung von Grundriß und Aufriß, reichen geometrische Grundrisse der Stadt Nürnberg tatsächlich bis in den Anfang des 16. Jahrhunderts zurück. Von Wien haben wir aus der gleichen Zeit zwei verschiedene, geometrische Pläne. Der eine wurde in Auftrag gegeben infolge der Türkenbelagerung 1529 und hatte die genaue Aufnahme der Stadtumwallung zur eigentlichen Aufgabe. Die erhaltene Kopie des Werkes auf einer Tischplatte hat einen mittleren Maßstab von 1 : 1100 und eine mittlere Fehlergrenze von $\pm$ 6 %; vielleicht hat der Urheber des Planes, Augustin Hirschvogel, bereits die Triangulierung gekannt und angewandt. Gleichzeitig entstand der Plan des Steinmetzmeisters Wolmuet (2,30×1,65 m, Maßstab etwa 1 : 800). Während nun die Landkartendarstellung im Laufe der Zeit sich alle Hilfsmittel genauer und anschaulicher geometrischer Darstellung zu Nutze machte und namentlich auf die Kennzeichnung der Oberflächengestaltung, der Höhenzüge und Talrinnen großen Wert legte, vermißt der Verfasser sehr mit Recht ein gleiches bei den modernen Stadtplänen: „Das Fehlen eines Ausdrucks der Bodenform in weitaus den meisten Stadtplänen kann sich zwar schon in der Praxis sehr störend machen —, noch empfindlicher aber wird dieser Mangel, wenn wir versuchen, uns die örtliche Entwicklung einer Stadt und alle wesentlichen Bedingungen klarzumachen, durch welche das Stadtbild sein charasteristisches Gepräge erhält. — Solche Formen finden wir bei Salzburg, dessen räumliche Entfaltung geradezu unverständlich wird, wenn der Mönchsberg und der Kapuzinerberg, wie es auf manchen Plänen tatsächlich der Fall ist, in der Zeichnung einfach ausbleiben; bei Graz, wo der Schloßberg sich wie eine Insel mitten aus der Stadt erhebt und ohne Terrainzeichnung wie eine unmotivierte Lücke in der Bebauungsfläche erscheinen würde usf.“ Meist wird der Stadtgrund einfach als Ebene behandelt, die unvermittelt in dem umgebenden, unebenen Gelände liegt. Man wird unbedingt dem Verfasser zustimmen müssen, der eine genaue Wiedergabe der Bodenformen durch Höhenkurven auch innerhalb des bebauten Geländes fordert. Dankbar

wird man auch für den Hinweis sein, wie sehr die Anlage und Entwicklung mancher Stadt abhängig war von alten Flußläufen und Talrinnen, welche durch die spätere Bautätigkeit vielfach für das Auge ganz verwischt wurden, deren Einzeichnung in den Stadtplan jedoch aus historischen Gründen durchaus geboten erscheint, ganz abgesehen von ihrer Bedeutung für Wasserversorgung und Kanalisation. Endlich weist Oberhumner auf die Nützlichkeit geologischer Beikarten hin und den Nutzen, auch wirtschaftliche, berufliche, bauliche und ethnographische Verteilungsverhältnisse zur planmäßigen Darstellung zu bringen.

CHRONIK

AD. HARTUNG.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G. Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

Im WETTBEWERBE um Entwürfe für die Bebauung des an der Werther-, Wegner-, Beckmannshof-Straße und am Karlsplatz zu Barmen gelegenen WÜLFINGSCHEN BAUGELÄNDES wurde vom Preisgericht einstimmig beschlossen, die zur Verfügung gestellte Preissumme so zu verteilen, daß zwei Entwürfe mit Preisen von je 5500 M. und ein Entwurf mit einem Preis von 4500 M. bedacht werden. Die beiden Preise von je 5500 M. wurden den Entwürfen mit den Kennworten:

„Wülfing", Verfasser: Architekten Bielenberg & Moser in Berlin,

„Favorit", Verfasser: Architekt Rudolf Schmidt in Freiburg/Br., der Preis von 4500 M. dem Entwurf mit dem Kennwort:

„Einheit", Verfasser: Prof. Bonatz und F. E. Scholer in Stuttgart zugesprochen. Zum Ankauf für die Summe von je 1000 M. empfahl das Preisgericht einstimmig die drei Entwürfe mit dem Kennwort:

„Passage", Verfasser: Architekt Oskar Müller in Berlin-Schöneberg, Mitarbeiter: Mostert und Caroli in Berlin,

„08", Verfasser: Architekt Peter Klotzbach, Lehrer an der Kunstgewerbeschule zu Barmen und

„Vierblättriges Kleeblatt", Verfasser: Architekt Wilhelm Kamper in Cöln-Ehrenfeld.

Wettbewerb um Skizzen für einen zu Ehren des Stifters geplanten architektonischen AUFBAU MIT WASSERBECKEN IM WUNDERLICHPARKE ZU MEERANE IN SACHSEN unter den Mitgliedern des Sächsischen Ingenieur- und Architektenvereins sowie den in Meerane geborenen oder zur Zeit der Ausschreibung in Meerane wohnenden Architekten.

Preise von 700, 450 und 300 M. Außerdem 300 M. für Ankäufe.

Preisrichter: Geheimer Baurat Grimm-Dresden, Finanz- und Baurat Kemlein-Zwickau, Stadtbaurat Störmer, Fabrikant Carl Schmieder und Fabrikbesitzer Stadtrat Matthes in Meerane. Ersatzmänner: Baurat Weidenbach-Leipzig, Baurat Kickelhayn-Dresden, Baurat Auster-Chemnitz, Rentner Stadtrat Börnert und Fabrikbesitzer Knape in Meerane.

Frist: Montag, den 19. Oktober.

Programme und Unterlagen gegen postfreie Einsendung von 2 M., die zurückgezahlt werden, von Herrn Fabrikant Carl Schmieder, Meerane i. S., Marienstr. 18.

Wettbewerb um Entwürfe für ein BRUNNENDENKMAL IN DÜSSELDORF. Zur Erinnerung an die Düsseldorfer Ausstellung vom Jahre 1902 soll vor dem Kunstausstellungsgebäude im Kaiser Wilhelm-Park zu Düsseldorf ein Brunnendenkmal errichtet werden, das eine Versinnbildlichung der Eisenindustrie und des Bergbaues sein soll. Zugelassen sind nur deutsche, im damaligen Ausstellungsgebiet (Rheinland, Westfalen und benachbarte Bezirke) ansässige Künstler. Die Entwürfe und plastischen Modelle sind bis zum 15. Dezember 1908 an die Adresse des Kunstgewerbe-Museums, Friedrichsplatz 4—5 zu Düsseldorf, einzusenden. Preise: ein I. Preis von 2000 M., ein II. Preis von 1500 M., ein III. Preis von 1000 M.

Preisrichter: Geh. Kommerzienrat H. Lueg-Düsseldorf, Geh. Kommerzienrat E. Kirdorf-Streithof b. Mülheim (Ruhr), Dr.-Ing. E. Schroedter-Düsseldorf, Geh. Regierungsrat Dr. v. Böttinger-Elberfeld, Professor F. Roeber-Düsseldorf, Professor G. Oeder-Düsseldorf, Professor Kreis-Düsseldorf, Beigeordneter Geusen-Düsseldorf und Gartendirektor Frhr. v. Engelhardt in Düsseldorf.

Die näheren Bedingungen und der Lageplan sind vom Zentral-Gewerbe-Verein für Rheinland, Westfalen und benachbarte Bezirke, Düsseldorf, Friedrichsplatz 4—5, zu beziehen gegen Erstattung von 5 M., welche bei Einlieferung eines Entwurfes zurückgezahlt werden.

Das Preisgericht für den unter deutschen Künstlern ausgeschriebenen öffentlichen Ideen-Wettbewerb zur Erlangung von ENTWÜRFEN FÜR EINEN STADTPARK IN HAMBURG hat einen ersten Preis nicht verteilt und denselben in je einen 2. und einen 3. Preis aufgelöst.

Folgende Entwürfe wurden ausgezeichnet bezw. zum Ankauf empfohlen:

Kennwort: „Elbau". Ein zweiter Preis, Verfasser: Architekten P. Recht und P. Bachmann, Gartenarchitekt Herm. Foeth in Cöln.

Kennwort: „Aap". Ein 2. Preis, Verfasser: Gartenarchitekten Gebr. Röthe, Bonn und Architekt W. Bungarten, Bonn.

Kennwort: „Suum cuique". Ein 2. Preis, Verfasser: Gartenarchitekt Paul Freye, Charlottenburg, und Architekten Herm und Reuter, Steglitz.

Kennwort: „Typ". Ein 3. Preis, Verfasser: Garteningenieur J. P. Grossmann, Dresden-Leipzig.

Kennwort: „Geest". Ein 3. Preis, Verfasser: Baumeister Martin Mayer, Hamburg, unter Mitarbeit von R. Elkart und O. Wilkening, Hamburg.

Kennwort: „Freiluft". Ein 3. Preis, Verfasser: Architekt Franz Roeckle und Gartenarchitekt Carl Schwede, Stuttgart.

Zum Ankauf empfohlen worden:

Kennwort: „Hamburgs Bürgern". Verfasser: Stadtgartendirektor G. Kuphaldt, Riga, und Architekt Edgar Friesendorff, Riga.

Kennwort: „Der Vaterstadt". Verfasser: W. Petschow, Hamburg.

Kennzeichen: Ein Pfau. Verfasser: Professor Max Läuger, Karlsruhe.

Eine ehrende Anerkennung wurde zuteil dem Entwurf

Kennwort: „Zipp". Verfasser: Baumeister Göbel, Hamburg.

Die Wettbewerbsentwürfe sind vom Dienstag, den 7. d. Mts. bis einschließlich Montag, den 20. d. Mts. in der St. Pauli-Turnhalle, Eimsbütteler Straße, Hamburg, täglich von 9 bis 4 Uhr öffentlich ausgestellt.

Auf Anregung der französischen Regierung wird ein INTERNATIONALER KONGRESS IN PARIS vom 11.—18. Oktober 1908 zusammentreten, um die Ausrüstung der Straßen in Bezug auf ihre Anpassung an die neuen Verkehrsmittel zu studieren. Mit diesem Kongresse wird eine Fachausstellung verbunden; sie wird gleichzeitig in Paris (Terrasse des Tuileries-Salle du Jeu de Paume) stattfinden. Das Gebiet dieser Ausstellung ist sehr umfangreich; es umfaßt alles, was sich auf die Straße bezieht: Karten und Pläne, Nachweise über die Bau- und Unterhaltungskosten, den Verkehr, den Betrieb usw.; alles, was zu ihrem Bau dient: so Beschotterungsmaterialien, Teer, Stein- und Holzpflaster, Asphalt usw.; das zur Herstellung, Unterhaltung und Reinigung der Straßen brauchbare Gerät: Hackmaschinen, Dampfwalzen, Schneidemaschinen für Holzpflaster, Asphaltierungs-, Bewässerungs- und Teerungsapparate, Kehrmaschinen, Karren, Werkzeuge usw. In einer Abteilung werden die Organe der Fahrzeuge in ihren Verhältnissen zu den Straßen vereinigt; Scheibenräder, elastische Räder für Lastfuhrwerke, elastische Reifen, Gleitschutze, Springfedern und Achsen usw. Die Regierungen der verschiedenen Staaten sind offiziell eingeladen worden; die bereits aus dem In- und Auslande zahlreich angelangten Beitrittserklärungen lassen die Hoffnung wohl berechtigt erscheinen, daß diese Ausstellung die größte Anziehung üben wird, und zwar auf Grund des hohen Interesses, das ihr nicht nur von den am Kongresse teilnehmenden Ingenieuren und Technikern entgegengebracht wird, sondern auch von allen denjenigen, welche ihre Freude darin finden, auf den schönen Straßen Europas mit Automobilen herumzufahren.

PRACHTSTRASSE BRÜSSEL-ANTWERPEN. Eine städtebauliche Aufgabe ersten Ranges, die Berlin-Döberitzer Heerstraße an Länge und Breite erheblich übersteigend, ist der von der belgischen Staatsregierung geplante Bau einer bis zu 100 m breiten, für alle Verkehrsarten eingerichteten, durch Werke der Gartenkunst und der Baukunst geschmückten, zur Ansiedelung von Landhäusern bestimmten Prachtstraße, welche die Stadterweiterungen von Brüssel (Nordwest) und Antwerpen (Süd) miteinander in kürzeste Verbindung setzen soll. Die Straße hat den Brüsseler Seekanal, den Fluß Rupel und mehrere Eisenbahnstrecken zu kreuzen und bewegt sich in teils hügeligem, teils ebenem Gelände; die Gesamtlänge beträgt ungefähr 35 km. Mit der Aufstellung des Entwurfs ist unser Mitarbeiter, der Oberbaurat Geheimrat Stübben in Berlin-Grunewald betraut, dem bekanntlich auch die Entwerfung der Antwerpener Stadterweiterung übertragen ist.

DIE AUFTEILUNG DER WUHLHEIDE ist in bedenkliche Nähe gerückt, falls es nicht der Stadt Berlin gelingt, den Ankauf des etwa 500 ha großen Forstes durchzuführen. Daß hierüber mit dem Fiskus Verhandlungen geschwebt haben, ist bekannt, ebenso die Tatsache, daß vorläufig wegen der zu hohen fiskalischen Forderung — sie betrug 40 Millionen Mark — keine Aussicht besteht, das Gelände zu erwerben. Es ist allerdings anzunehmen, daß die Regierung von den 40 Millionen einen erheblichen Teil ablassen wird, weil Berlin die Heide nicht aufteilen will. Wird unserer Kommune der Ankauf nicht ermöglicht, so besteht allerdings die Gefahr, daß die Heide aufgeteilt wird. Von dem Gelände an der Oberspree ist bereits ein gut Teil in andere Hände übergegangen. So hat die Bodengesellschaft Oberschöneweide über 44 ha aus der Oberförsterei Köpenick erworben, über 5 ha hat ein Privatmann angekauft, in Besitz der Berliner Elektricitätsgesellschaft ist ebenfalls ein Stück, etwa 4 ha groß, übergegangen, und neuerdings ist noch die Gemeinde Boxhagen-Rummelsburg hinzugekommen, die ein über 50 Morgen großes Stück, das an ihre Grenzen stößt, haben will und wohl auch bekommen wird. Die Stadt Berlin hat ja bereits einen Teil, und zwar den an Karlshorst stoßenden Zipfel angekauft und will versuchen, auch das Gelände um Sadowa zu erhalten, um sich wenigstens, falls die gesamte noch freie Heide nicht zu haben ist, diesen Waldbestand zu sichern. Nebenher besteht noch der Plan, daß die Gemeinden Karlshorst, Ober- und Niederschöneweide und Friedrichsfelde ein Gelände am Eichgestell gemeinsam erwerben wollen, um ein großes Krankenhaus mit Park zu errichten. Es wäre zu wünschen, daß der Zerstückelung der Wuhlheide entgegengetreten wird, um so mehr, als wir im Südosten nur dieses Waldgebiet haben, das unter allen Umständen als solches erhalten werden sollte.

VOLKSPARK. Zur Schaffung eines gemeinsamen Volksparkes für Rixdorf, Britz, Treptow und Tempelhof in der Königsheide will der Forstfiskus das nötige Gelände den genannten Gemeinden überlassen. Die Bedingungen des Fiskus sind folgende: 1. Die von den beteiligten Gemeinden zu erwerbenden Teilflächen müssen örtlich zusammenhängen, doch soll jede Gemeinde Eigentümerin des von ihr erworbenen Stückes bleiben. 2. Das Land darf nicht bebaut werden. Die Durchlegung von Fahrwegen soll nicht ohne Einverständnis des Forstfiskus erfolgen. 3. Der an die Forstverwaltung zu entrichtende Preis beträgt 2 M. für den Geviertmeter, also 5000 M. für den Morgen. Auch Johannisthal will sich beteiligen und eine Fläche von 25000 Geviertmeter zu den erwähnten Bedingungen vom Forstfiskus erwerben. Außerdem plant Johannisthal noch die Anlage eines eigenen Parks auf fiskalischem Boden an anderer Stelle.

EINE ZWANGLOSE ORGANISATION DER GEMEINDEN GROSS-BERLINS, die für diese dasselbe bedeuten soll, was für die Städte der einzelnen Provinzen die Provinzialstädtetage sind, bringt der Schöneberger Magistrat in Vorschlag. Der Magistrat Berlins wird ersucht, diese Organisation ins Leben zu rufen, damit in periodischen Zusammenkünften Vertreter der beteiligten Gemeinden gemeinsame Fragen gemeinsam erörtern können. Dieser Vorschlag des Schöneberger Magistrats ist aus den Beratungen einer gemischten Deputation hervorgegangen, der verschiedene, von einzelnen Stadtverordneten eingebrachte Anträge zur Errichtung eines Zweckverbandes Groß-Berlin überwiesen worden waren. Nach eingehender Beratung kam die Deputation zu der Ansicht, daß ein allgemeiner Zweckverband nicht geschaffen werden könne, sondern immer nur für einzelne bestimmte Zwecke. Die Lösung der Frage Groß-Berlin auf dem Wege der Zweckverbände würde daher immer von neuem die Gründung eines besonderen Zweckverbandes erforderlich machen, sobald sich das Bedürfnis dazu bei einem einzelnen Verwaltungszweige oder einem einzelnen Unternehmen für die Mehrheit der Gemeinden herausstellt. Auch der in den erwähnten Anträgen zum Ausdruck gebrachte Gedanke der Eingemeindung oder einer anderen organischen Verbindung zwischen den Gemeinden Groß-Berlins kann nach Ansicht des Schöneberger Magistrats am besten in der in Vorschlag gebrachten Organisation, der es an praktischen Aufgaben auch sonst nicht fehlen würde, erörtert werden.

WARNUNG VOR DEM LANDMESSERSTUDIUM OHNE GENÜGENDE VORBILDUNG. Von den 211 Kandidaten, die sich in diesem Frühjahr zur Ablegung der Landmesserprüfung bei der landwirtschaftlichen Hochschule zu Berlin gemeldet hatten, haben nur 93 d. i. 44 % die Prüfung bestanden. — Wenn man zum Vergleich heranzieht, daß von den 1266 Referendaren, die sich 1907 in Berlin gemeldet hatten, nach dem „Preußischen Archiv" 1029, d. i. 81 % die Assessorprüfung bestanden haben, so beweist nichts besser als die erstgenannte Tatsache, wie gerechtfertigt die Forderung des Landmesserstandes ist, das Reifezeugnis einer höheren Lehranstalt und ein dreijähriges Studium für die Zulassung zur Landmesserprüfung amtlich vorzuschreiben. — Der Verein der Vermessungsbeamten der preußischen landwirtschaftlichen Verwaltung — (Vorsitzender Oberlandmesser Plähn zu Schneidemühl) — beabsichtigt, jungen Leuten mit dem Reifezeugnis einer höheren Lehranstalt bei rechtzeitiger zuvoriger Meldung zur Erlangung einer sachgemäßen und unentgeltlichen praktischen Ausbildung behilflich zu sein.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

a

b

c

d

e

f

a) Tor in Zellingen.
b) zwei Tore in Rothenburg.
c) Tor in Ingolstadt.
d) La-Rosée-Turm in München (abgebrochen).
e) Tor in Vilshofen.
f) Herrieder Tor in Ansbach.

Zum Aufsatz: „Altes Torhaus und moderner Baublock.“
Von Professor C. Hocheder, München.
Beispiele von alten Torhäusern.

Jahrgang V
DER STÄDTEBAU
1908

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

c

d

e

f

a) Donauwörth, Wörnitzer Tor.
b) Salzburg, Linzer Tor.
c) Danzig, Langmarkt.
d) Dresden, Zwinger.
e) Marktbreit.
f) Bamberg, Rathaus.

Zum Aufsatz: „Altes Torhaus und moderner Baublock."
Von Professor C. Hocheder, München.

a und b: Beispiele von alten Torhäusern.
c—f: Beispiele geschlossener Straßenbilder.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU.

1908

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

a) Passau,
Paulusbogen.

b) München,
Kühbogen.

e

c) d) Burghausen,
Ansicht und Stadtplan.

d

e) Würzburg,
Kürschnerhof.

Zum Aufsatz: „Altes Torhaus und moderner Baublock."
Von Professor C. Hocheder, München.

a) b) Beispiele geschlossener Straßenbilder.

c) d) Beispiel einer Stadt aus einem Guß.

e) Vorschlag zur Verkehrsverbesserung von Professor Theodor Fischer, München.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a) Kerkboog Niymegen,
Durchgang zum Kirchhof.

b) Brescia,
Monte di Piéta.

c) Rothenburg,
Kirchenunterfahrt.

d) Salzburg-Mülln, Kirche.

e) Nürnberg, Rathaus.

f) Frankfurt, Rathaus.

Zum Aufsatz: „Altes Torhaus und moderner Baublock."
Von Professor C. Hocheder, München.

a) b) c) d) Beispiele alter Torhäuser.
e) f) Beispiele moderner Torhäuser.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

Zum Aufsatz: „Altes Torhaus und moderner Baublock."
Von Professor C. Hocheder, München.

Abb. a) Torhausgruppe am Neubau des Verkehrsministeriums.

Abb. b) Vorhof des Verkehrsministeriums mit der obigen Torhausgruppe als Abschluß.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU.

1908

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Beteckningar

Offentliga byggnader

Parker

Forgårdar och inre gårdar

Kolonieträdgårdar

Trädrader

Under byggnad varande spårväg

Bebauungsplan für einen Teil von Enskede bei Stockholm (Schweden).

Von P. Hallman, Stockholm.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

5. Jahrgang 1908 9. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH. BERLIN. WIEN

BEBAUUNGSPLAN DER STADT HONNEF a. Rh.

Bearbeitet von Dr.-Ing. Karl Henrici in Aachen.

1. Allgemeine Gesichtspunkte.

Das rasche Aufblühen der Stadt Honnef beruht zum wesentlichen auf ihrer landschaftlich und klimatisch bevorzugten Lage, also auf Faktoren, die als unveränderlich und unverwüstlich anzusehen sind. Ein von Jahr zu Jahr sich steigernder Zuzug von gut gestellten Leuten, die gesund und behaglich, abseits des Industriegetriebes und Verkehrsgeräusches leben wollen, ohne doch von der Welt völlig abgeschlossen zu sein, charakterisiert die Art des Wachstums der Stadt. Eine heilkräftige Quelle sowie die klimatischen Vorzüge machen sie zu einem beliebten Kurorte, dem eine ansehnliche Zukunft gesichert erscheint, wenn dem die städtischen Einrichtungen dauernd in fortschreitendem Sinne gerecht bleiben.

Den Zukunftsplänen für die Entwicklung Honnefs wird jedoch eine Beschränkung dadurch auferlegt, daß die unmittelbare Verbindung mit dem Rheinstrom und dessen ausgiebige Benutzung als Wasserstraße zu industriellen und merkantilen Zwecken fast unüberwindlichen Schwierigkeiten zu begegnen scheinen, und daß demnach ein jeweiliges reißend schnelles Wachstum, wie solches unter Umständen Industrie- und Handelstädte erleben, hier als ausgeschlossen zu betrachten ist. Nichtsdestoweniger werden Einrichtungen, die auch der Stadt Honnef einen Anteil an den Segnungen der Rheinschiffahrt zuführen und zur Steigerung ihrer Wohlfahrt beitragen könnten, als erstrebenswertes Ziel stets im Auge zu behalten sein.

Die Gelände, welche von solchen Einrichtungen unmittelbar betroffen werden können, sind jedoch an Stellen zu suchen, über die sich der vorliegende allgemeine Bebauungsplan noch nicht erstreckt, nämlich am Rheinufer entlang oberhalb der Insel Grafenwerth. Sie werden stets durch die Staatsbahn, deren Lage als unabänderlich anzusehen ist, von der eigentlichen Wohnstadt abgetrennt bleiben, und es ist unmöglich, an sie schon jetzt bestimmte Zukunftspläne zu knüpfen. Es wird vorläufig für sie genügend gesorgt sein, wenn nur die Möglichkeit der Herstellung von Verkehrsverbindungen durch Straßen-Über- oder Unterführungen an geeigneten Stellen offengehalten wird.

Davon unabhängig und vielleicht schon in absehbarer Zeit erreichbar erscheint jedoch die Herstellung einer Dampferanlegestelle an der Insel Grafenwerth, die eine Überbrückung des toten Rheinarmes zur Bedingung macht. Für diese Brücke die passendste Stelle ausfindig zu machen und im Plane anzugeben, erschien unerläßlich, weil sie eine große Bedeutung für den städtischen Personenverkehr gewinnen und eine große Rolle im Landschaftsbilde spielen wird. Die schmalste Stelle des toten Rheinarmes, die im Plan für die Brücke ausersehen ist, wird diesen Rücksichten am besten gerecht. Hier findet sie in der Augasse ihre unmittelbare Verbindung mit dem Herzen der Stadt und durch die Straße Nr. 17 einen bequemen Zugang zum Bahnhof, und hier fügt sie sich am ungezwungensten den von Natur gegebenen Geländeverhältnissen ein*).

2. Gliederung des Bebauungsplanes.

Der Hauptsache nach wird Honnef stets ein ruhiger Wohnort bleiben, und alles führt darauf hin, ihm den aus-

*) Die Herstellung der Dampferanlegestelle und die Ausführung der Brücke über den toten Rheinarm, letztere unter geringer Verschiebung nach Norden, sind inzwischen gesichert und bereits in Angriff genommen.

geprägten Charakter einer Villenstadt zu wahren. Es wäre jedoch zu weit gegangen, wollte man darauf hinarbeiten, daß eine engere städtische Bebauung gänzlich ausgeschlossen bliebe, denn mit der Zahl der Villenbewohner wachsen auch die Bedürfnisse, die sich an das gesamte Haushaltungswesen knüpfen; es steigern sich die Ansprüche an den Handelsverkehr und an das Handwerk, kurz, an Erwerbs- und Gewerbebetriebe, die ihren Sitz zweckmäßiger in geschlossen bebauten Stadtteilen, als in einzelstehenden Landhäusern finden.

Hierfür ist das Gebiet ausersehen, das sich zwischen der Altstadt und dem Bahnhof befindet. Auch ohne Zutun durch die Art der Straßenführungen und -Einrichtungen werden sich hier beim weitern Anwachsen der Stadt die besten Geschäftslagen ergeben, werden hier die Grundwerte entsprechend sich steigern und wird alles, was dabei in Frage kommt, auf eine ergiebige Ausnutzung des Bodens zu Bauzwecken hindrängen. Beachtet man dazu, daß sich diese Zone in der Mitte des Weichbildes der Stadt befindet und infolgedessen von allen Seiten her gleich bequem erreichbar ist, so findet man alles vereinigt, was diesen Stadtteil als für die engere Bebauung vorherbestimmt erscheinen läßt. Es kann sogar behauptet werden, daß Beschränkungen, die einstweilen vielleicht beliebt werden könnten, um so lange wie möglich auch in dieser Zone den Charakter der Villenstadt beizubehalten, sich dauernd nicht würden aufrecht erhalten lassen.

Das Gebiet nun, das für die geschlossene Bauweise ausersehen ist, ist so ausgedehnt, daß mit um so größerem Nachdruck alle übrigen Gelände einer reinen landhausmäßigen Ansiedlung zugeführt werden dürfen, mit Ausnahme einiger kleinerer Straßenzüge, die sich den Kernen der im Stadtgebiete befindlichen Dorfschaften — Rhöndorf, Rommersdorf, Bondorf, Beuel und Selhof — anschließen und zweckmäßigerweise mit Kleinwohnungen für die Arbeiterbevölkerung zu besetzen sind.

Unter den eben genannten verstreuten Verdichtungspunkten des Anbaues nimmt Rhöndorf die erste Stelle ein, weil sich hier ein Bahnhof befindet, der diesem Ortsteil eine gewisse Selbständigkeit verleiht und ihm als Pforte zum Eintritt in das Siebengebirge ein gesondertes Verkehrsleben zuführt. Es ist darauf mit einem kleinen Marktplatz Rücksicht genommen, der an der Einmündung der Poststraße in die Rhöndorfer Straße zunächst nur bis an das dort befindliche Schulgebäude zu reichen braucht, dem aber später bei fortschreitendem Anbau die Schule mit deren Spielplatz wird zum Opfer fallen müssen, so daß er von der Rhöndorfer Straße bis zum Bahnhof reichen wird.

Unter den Anlagen, welche im öffentlichen Leben Honnefs eine größere Rolle spielen und denen demgemäß auf die Gliederung des Bebauungsplanes ein bedeutsamer Einfluß eingeräumt werden muß, sind in erster Reihe diejenigen hervorzuheben, die dem Kurleben dienen. Das jetzige Kurhaus umfaßt mit seinem Garten rund 1 ha und wird mit dem in Aussicht genommenen Saalbau auf lange Zeit hinaus dem engeren Gesellschaftsleben im Kurbetriebe Genüge leisten. Es erscheint jedoch dringend erwünscht, schon bald einer Ausdehnung des Kurlebens Rechnung zu tragen mit Anlagen, die den Kurgästen bequem zu erreichende und ungestört zu begehende Promenaden darbieten.

Hierfür ist das schon jetzt als „Rheinpromenade" bezeichnete Gelände zwischen der Eisenbahn und dem Rheinstrom ausersehen, südlich beginnend mit der Augasse und sich erstreckend bis Rhöndorf. Bis zur Rommersgasse würde dies Gelände parkartig zu behandeln und einer sorgsamen gärtnerischen Pflege zu unterwerfen sein. Weiterhin bis Rhöndorf würde man der Natur ihr Recht zu lassen haben, der nur mit gut gehaltenen Wiesenflächen, hübschen Baumgruppen und ungezwungen sich hinschlängelnden Fußpfaden nachzuhelfen wäre. Mit dem unvergleichlichen Anblick des Drachenfelsens und den Ausblicken auf den reichbelebten Rheinstrom ist hier mit verhältnismäßig geringen Mitteln eine Anlage zu schaffen, um die Honnef zu beneiden sein wird.

Als Vorbedingung für die zugkräftige und für die ganze Bevölkerung segensreiche Wirkung dieser Anlage ist jedoch aufzustellen, daß sie in gleisfreie bequemste Verbindung mit der Stadt und insbesondere mit dem Kurhause gebracht werde. Hierfür ergibt sich als Nächstliegendes der sobald wie möglich in Angriff zu nehmende Ausbau der Querstraße Nr. 14. Sie ist mit Alleebäumen zu bepflanzen und mit tiefen Vorgärten zu versehen, und sie muß mittels Unterführung unmittelbar zu den Rheinanlagen hinführen. Die Straßenunterführung wird so herzustellen sein, daß sie unbedenklich der zeitweisen Überflutung durch Hochwasser ausgesetzt werden darf. Der Eintritt solcher Überflutung ist nur selten und dann nur stunden-, höchstens tageweise zu befürchten, und es darf als kein Unglück angesehen werden, wenn dann auf kurze Spannen Zeit die Unterführung unbegehbar wird, da bei Hochfluten, die solchen Zustand herbeiführen könnten, an ein Begehen des Ufergeländes nicht zu denken sein wird.

Mit der vorstehend besprochenen, mit der Stadt in innige Verbindung zu bringenden Rheinanlage wird Honnef zwar an Ansehen und Anziehungskraft gewinnen, und es wird namentlich das dortige Kurleben eine erhebliche Bereicherung erfahren; diese Anlage wird jedoch, weil nur einseitig die Stadt berührend, nicht genügen, um das zukünftige vergrößerte Honnef in ausreichender Weise mit der umgebenden herrlichen Landschaft zu verschmelzen. Schon jetzt wird es als ein Mangel empfunden, daß die Zugänge zum Walde und in das Gebirge zu weit und zu beschwerlich sind, und bei einer weisen Voraussicht wird dafür Sorge getragen werden müssen, daß das Landschaftliche derart in das Stadtbild hineingezogen werde, daß man, vom Mittelpunkt der Stadt ausgehend, bald in ununterbrochen sich fortsetzende Anlagen gelange, die Schatten bieten und den Spaziergänger dem städtischen Straßenverkehr entrücken.

Im Norden, bei Rhöndorf, ist der unmittelbare Anschluß an den Gebirgswald vorhanden, und im ganzen nördlichen Stadtteil werden öffentliche Anlagen durch die großen Villengärten mit ihren altehrwürdigen Baumbeständen einigermaßen ersetzt. Nach Osten zu soll erstens der Ausbau der verlängerten Hermannstraße zu einer bis an den Waldrand führenden schattigen Alleepromenade dem genannten Ziele näher führen; zweitens ist das Mühlenbachtal von der Bahnhofstraße an so behandelt, daß sich dort im Zuge der Straßen und gärtnerischen Anlagen eine ununterbrochene anmutige Promenade bis ins Beueler Tal hinauf ergibt.

Bedurfte es an diesen beiden Stellen nur der weiteren Ausbildung schon jetzt vorhandener Bestände, so ist es ein anderes mit dem großen offenen Baugelände, das sich der Stadt nach Süden zu anschließt. Dieses weite, baumlose Feldland entbehrt noch jeden schattigen Weges, die Entfernungen ostseitig bis zum Walde und westseitig bis zum Rhein werden immer größer, und da würde ohne eine öffentliche Anlage selbst bei offener Bebauung ein Stadtkörper entstehen, dem es an Herz und Lunge fehlte. Mit einzelnen in sich abgeschlossenen Parkflecken ist es da nicht geschehen, und es ist deshalb die Anlage eines Stadtparkes in Aussicht genommen, der mit seiner nördlichen Spitze keilförmig bis an die Karlstraße — also in die engere städtische Bebauung — hineinreicht und sich in wechselnder Breite bis zur südlichen Grenze des Stadtgebietes fortsetzt, wo er mit dem kleinen, nach Menzenberg sich hinaufziehenden Wäldchen zusammentrifft. Nach diesem Plane wird der für den Park ausersehene, im Mittel etwa 140 m breite Geländestreifen ein für allemal von der Bebauung auszuschließen sein. Seine Lage ist so gewählt, daß er nur zweimal von vorhandenen (historischen) Land- oder Feldwegen gekreuzt, übrigens aber nicht weiter von solchen berührt wird, so daß eine Berechtigung, für ihn den Charakter von Bauland in Anspruch zu nehmen, nicht vorliegt. Solcher Anspruch könnte höchstens bezüglich der an den kreuzenden historischen Wegen belegenen Grundstücke erhoben werden und für diese einen über den gemeinen Wert des Grund und Bodens hinausgehenden Kaufpreis zur Folge haben. Es mag daher der Stadt empfohlen sein, sich in den Besitz dieses Geländestreifens zu setzen, ihn einstweilen als Pachtland zu verwerten, ihn jedoch allmählich in die Gestalt einer öffentlichen Parkanlage hineinwachsen zu lassen.

Ein solcher weitausschauender Gedanke würde nur dann als eine Utopie angesehen werden dürfen, wenn man mit Bestimmtheit voraussagen könnte, daß sich Honnef niemals über das ganze große südliche Feldlandgebiet ausdehnen werde.

3. Das Straßennetz.

Als Hauptverkehrsader für Stadt und Land besteht zurzeit nur die Hauptstraße und die von ihr mitten in der Stadt im rechten Winkel abzweigende Linzer Straße. Schon jetzt vermag dieser Straßenzug den durch Fahrräder und Automobile stark vermehrten und verwickelt gewordenen Verkehr kaum noch ohne Beunruhigung und Gefährdung der Einwohner zu tragen, und schon jetzt ist seine Entlastung mindestens erwünscht. Ganz unmöglich aber würde dieser Straßenzug imstande sein, auch noch eine Kleinbahn aufzunehmen, deren Anlage schon bald als ein dringendes Bedürfnis empfunden werden wird. Es kann nur als eine Frage der Zeit angesehen werden, daß alle Rheinortschaften bis mindestens Linz hinauf in das Interesse solcher Kleinbahnanlage hineingezogen werden.

Dazu nun bedarf es einer ganz neuen, großen und breiten Durchgangsverkehrsader, die in dem Straßenzuge Nr. 5 und 29 ihren Ausdruck gefunden hat.

Dieser Straßenzug zweigt nahe bei Rhöndorf von der Hauptstraße ab und trifft, etwa 600 m südlich von seiner Kreuzung mit der Bahnhofstraße, mit der Linzer Straße zusammen. Er bildet das Rückgrat in dem Straßenorganismus des rheinseitigen Stadtteiles; er wird vor allem den großen Durchgangverkehr aufzunehmen haben und bringt für diesen, außer einer Verkürzung der Wegelänge von etwa 300 m, den großen Vorteil der Umgehung der erheblichen Steigung von etwa 15 m mit sich, welche die Hauptstraße bis zur Abzweigung der Linzer Straße zu überwinden hat. Diese Vorteile kommen dem Durchgangverkehr und somit den benachbarten Ortschaften und dem Gesamtpublikum, das diese Gegend zu bereisen hat, in mindestens gleich hohem Grade zugute wie der Einwohnerschaft Honnefs, und es dürfte deshalb die Frage am Platze sein, ob nicht billigerweise auch die Provinz zu den Herstellungskosten dieses Straßenzugs beizusteuern haben würde.

Ein Blick auf den Plan läßt sofort erkennen, daß dieser Straßenzug in zwei unterschiedliche Teile zerfällt, nämlich den nördlichen, mit Nr. 5 bezeichneten, welcher die ausschließlich für Villenbau ausersehene Rheinau durchzieht, und den südlichen, Nr. 29, der mitten durch geschlossene mehr oder weniger großstädtische Bebauung hindurchführt. Der erstere Teil ist als durchweg gleich breite Alleestraße mit tiefen Vorgärten geplant, der zweite mit wechselnder Breite in etwas lebhafterer Bewegung und ohne Baumbepflanzung und Vorgärten.

Bestimmend für die Lage der Straße Nr. 5 wurde die zwischen der Rommersgasse und Augasse bereits als festliegend zu betrachtende Teilstrecke, sowie die Rücksichtnahme auf angemessene Grundstücktiefen der beiderseitig zu gewärtigenden vornehmeren Villenanlagen. Die Lage der Straße Nr. 29 ergab sich aus der für die Anknüpfung geeigneten Knickstelle der Linzer Straße. Als geringste Breite dieses Straßenzuges sind 14 m angenommen.

Leider mußte mit der Straße Nr. 5 das Nachtigallenwäldchen durchschnitten werden, da dessen Umgehung eine sehr ungünstige Verschneidung der Liegenschaften mit sich gebracht haben würde. Die für das Landschaftsbild äußerst wünschenswerte Erhaltung des in Privatbesitz befindlichen Wäldchens würde trotzdem nicht sichergestellt sein. Sollten sich jedoch Mittel und Wege finden lassen, um den Bestand des Wäldchens zu beiden Seiten der Straße zu sichern, so würde damit eine schöne und große Tat vollbracht werden.

Die Straße Nr. 5 zerlegt das von der Haupt- und Luisenstraße ostseitig und vom Bahndamme westseitig begrenzte Gelände in zwei nahezu gleich große Teile von je 100 bis 160 m Tiefe, so daß bei zweiseitiger Bebauung für die einzelnen Grundstücke Tiefen von je 50 bis 80 m herauskommen. Um die zweiseitige Bebauung des westlichen Geländestreifens zu ermöglichen, ist an der Bahn entlang die Parallelstraße Nr. 17 geplant, deren nördliches Ende der zu verbreiternde Mühlenpfad bildet und die südlich auf den Bahnhofsplatz ausläuft. Sie ist durch einen mit Bäumen und Buschwerk zu bepflanzenden Schutzstreifen von dem Bahnkörper getrennt und auf der andern Seite von tiefen Vorgärten begleitet.

Die Straßen im nordöstlichen Stadtteil dienen ausschließlich Wohnzwecken. Unter ihnen nimmt die Straße Nr. 13 eine Sonderstellung ein, sofern sie als eine nur talseitig zu bebauende Halbstraße von 6—7 m Breite auftritt. Der an ihr bergseitig belegene Geländestreifen, zu dessen Entwässerung sie dient, ist nur einseitig an der Clarastraße entlang mit freistehenden Häusern in möglichst großen Abständen zu besetzen.

Eine weitere Straße ist mit punktierten Linien oberhalb der Clarastraße und mit dieser etwa parallel laufend in den Plan eingetragen. Sie bezeichnet die ostseitig äußerste Grenze des für den Anbau in Frage kommenden Geländes und soll eine Lage erschließen, die sich durch hervorragend schöne Aussichtspunkte auszeichnet. Sie wird zusammen mit der Straße Nr. 21 und der Reichenberger Straße das nördliche Glied einer am Bergabhange sich hinziehenden Ringpromenade bilden.

Die Straßen Nr. 16, 18, 20, 25 und 27 zerlegen das zwischen Rhöndorf und der Bergstraße belegene Gelände, das eine vortreffliche Wohnlage darbietet, in Baublöcke von angemessener Größe. Da dies Gebiet dem innern Stadtkern zuzurechnen ist, wird in ihm vorwiegend geschlossene Bauweise zuzulassen sein, jedoch, soweit es der Plan zeigt, mit Vorgärten. Auch das Seitzsche große Grundstück, das von der Bahnhofstraße, dem Mühlenbache, der Linzer Straße, dem Friedhof und der Menzenberger Straße begrenzt wird und dem Kern der Stadt zugehört, ist zu einer mehr oder weniger dichten Bebauung eingerichtet. Jedoch birgt dieser Komplex einen Platz, der auf dem Kopfende des kleinen Höhenrückens sich befindet und zur Errichtung einer Kirche ausersehen ist. Eine Kirche wird an dieser Stelle die nähere Umgebung wirkungsvoll beherrschen.

Für die neugeplante Mühlenbachstraße, die in der Fortsetzung der Steinstraße sich in gewundener Linie von der Bahnhofstraße bis zur Kirchstraße in dem Bachtale hinaufzieht, ist ostseitig geschlossene Bebauung mit Vorgärten, westseitig offene Bebauung in Aussicht genommen. Sie bildet den Anfang der in das Beueler Tal hinaufführenden, schon erwähnten Promenade und trägt den ausgeprägten Charakter einer Wohnstraße, da sie wegen des großen Höhenunterschiedes nicht geradenwegs in die Linzer Straße eingeführt werden kann und schon aus diesem Grunde zur Geschäftsstraße sich nicht eignet. Sie schließt südlich mit einer kleinen gärtnerisch zu behandelnden Erweiterung ab, in welcher die Linzer Straßen-Überbrückung des Baches mit den dahinter befindlichen schönen Baumgruppen als malerisches Motiv zur Geltung kommen wird.

Der schon erwähnte, fast durchweg geschlossener Bebauung zuzuführende Bahnhofsstadtteil läßt eine von den offen zu bebauenden Stadtteilen wesentlich verschiedene Behandlung der Straßen erkennen. Während in den Villenvierteln der Pflanzenwuchs in Alleen und Gärten durch Mannigfaltigkeit in Form und Farbe dem Auge wechselvolle Unterhaltung darbietet, kam es hier darauf an, malerische Werte in den Raumbildungen der Straßen und Plätze zu schaffen und dabei der Architektur Gelegenheit zu bieten, ihre Herrschaft in wirkungsvoller Weise auszuüben. Eine reichere Bewegung in den Straßenlinien, Abweichungen von der Parallelität der Straßenwandungen, kleinere und größere Erweiterungen der Straßen zu Verkehrsvermittelungplätzen an ihren Einmündungen und Kreuzungen sind die zu diesem Zweck in Anwendung gebrachten Mittel. Mit ihnen wird zugleich bedenklichen Verkehrskonflikten wirksam vorgebeugt. Man denke sich diese Plätzchen mit einzelnen Baumgruppen, mit Brunnen und sonstigen Denkmälern geschmückt, und lasse sich an ihren Wandungen bedeutungsvollere Hausfassaden erheben, und nichts wird fehlen, um das Wohnen, das Sichergehen und das Geschäftstreiben in diesem Stadtviertel mit ästhetischen Genüssen reichlich ausgestattet zu finden. Der Zuschnitt des Baublöcke ist so gewählt, daß die Überbauung des Hinterlandes möglichst ausgeschlossen werden kann, und es ist großer Wert darauf zu legen, daß dies geschehe, und daß im Innern der Baublocks große zusammenhängende Lufträume verbleiben.

Mit den Straßen, welche zu beiden Seiten der Linzer Straße in die weit sich öffnende südliche Feldmark hineinführen, soll nur der Anfang zur Erschließung dieses weiträumigen Geländes angedeutet sein. Sie folgen, soweit angängig, den vorhandenen Landwegen und bringen vornehmlich die von Natur gegebene Hauptverkehrsrichtung von Süd nach Nord zum Ausdruck.

Leider fehlt es für den Bedarf an öffentlichen Gebäuden noch an allen und jeden Anhaltspunkten. Es sind deshalb nur einige für Kirchen und Schulen geeignete Stellen im Plane angegeben und es ist dafür Sorge getragen, daß es an Bauplätzen nicht fehle, auf denen Monumentalgebäude zu schöner Wirkung im Stadtbilde gelangen können. Diese Bauplätze sind zu suchen in erster Linie an dem Marktplatze, der im Schwerpunkte des Bahnhofsviertels vorgeschlagen ist, sowie an allen den Straßenerweiterungen und Vermittelungsplätzchen, mit denen namentlich die Stadtteile durchsetzt sind, für welche geschlossene Bebauung vorzusehen war.

Es sei hier nachdrücklich auf die dringende Notwendigkeit hingewiesen, den Bedarf an öffentlichen Gebäuden so früh wie möglich festzustellen, und dafür die geeigneten Plätze mit Beschlag zu belegen, wenn die Stadt nicht nur gesund und für das Wohnen und den Verkehr bequem eingerichtet, sondern wenn sie auch den Anforderungen entsprechen soll, die berechtigterweise an ihre architektonische Schönheit zu stellen sind.

Entwurf Gabriel.

PLATZKONKURRENZ FÜR DAS REITERDENKMAL LUDWIGS XV. IN PARIS.

Von Dr. ROBERT BRUCK.

Paris galt den Franzosen der Zeit Ludwigs XV. als der Mittelpunkt der Welt, und die Provinzen sahen staunend und bewundernd auf den Glanz der Hofhaltung, das reiche glückliche Leben der Großen der Hauptstadt. Die Provinzen suchten nun auch ihrerseits dem Könige ihre Ergebenheit zu beweisen, um dadurch seine Aufmerksamkeit und sein Wohlwollen auf die Städte der Provinzen zu lenken. Das Mittel dazu war schon seit alter Zeit her erprobt: Die Errichtung eines Denkmals „érigé à la gloire du Roi". So entstanden in Bordeaux, Valenciennes, Rennes, Nancy, Reims und Rouen großartige Denkmäler, Anlagen mit gewaltigen Bauten, Fontänen, Obelisken, Platzgestaltungen und dergleichen. Naturgemäß blieb hierin die Hauptstadt nicht zurück, und es ist vielleicht nichts so lehrreich, um uns ein getreues Bild der baukünstlerischen Schöpfungskraft der Architekten zur Zeit Ludwigs XV. zu bieten, als die hochinteressante Konkurrenz, die zur Errichtung eines Reiterstandbildes Ludwigs XV. in Paris stattfand. Dieser Wettbewerb, der seinerzeit die Gemüter aller Gebildeten von Paris in größte Erregung versetzte, ist von dem Architekten Pierre Patte (geb. 3. 1. 1723, † zu Nantes 19. 8. 1814), dem Hofbaumeister des Prinzen von Zweibrücken in seinem Werke: „Monumens érigés en France à la gloire de Louis XV, Paris 1765", dem ich in nachstehendem folge, beschrieben. (Soweit ich sehen kann, hat allein Cornelius Gurlitt in seinem Werke: „Geschichte des Barockstiles, des Rokoko und des Klassizismus. Stuttgart 1886. Bd. II", darauf Bezug genommen.)

Am 27. Juni 1748 wurde von dem Vorstande der Kaufmannschaft und der Schöffen beim Könige die Erlaubnis erbeten, ihm zum Zeichen der vaterländischen Gesinnung, der Liebe und Dankbarkeit des Volkes ein Reiterdenkmal errichten zu dürfen. Der Bildhauer Bouchardon wurde mit der Ausführung des Reiterbildes in Bronze beauftragt, und der damalige Bautendirektor de Turnehem, der Stiefvater der Madame de Pompadour, lud die Architekten der Akademie zum Einreichen von Entwürfen ein. Für den Platz des Denkmals wurde den Künstlern vollständig freie Wahl gelassen, sie konnten den Ort aussuchen, den sie für den geeignetsten und würdigsten hielten. Außer den Architekten der Akademie beteiligte sich auch eine Anzahl Nichtakademiker an dem Wettbewerbe. Die Entwürfe, Modelle, wurden zur allgemeinen Besichtigung ausgestellt und durch den Gouverneur von Paris, den Vorstand der Kaufmannschaft und den Bautendirektor dem Könige vorgestellt und erläutert. Die Entwürfe gingen fast alle auf großartige, manchmal sogar ganz phantastische Platzanlagen aus, wobei ganze Stadtviertel niederzulegen und umzugestalten waren. Dieses, die enormen Kosten fast nicht berücksichtigende, bei vielen geradezu rücksichtslose Entwerfen der Architekten würde uns heute in Erstaunen setzen, wüßten wir nicht, daß gerade damals in Paris von allen einflußreichen Seiten Vorschläge zur Verschönerung der Hauptstadt gemacht wurden, die, wie die erhaltenen Urkunden und Akten darüber uns belehren, fast einer völligen Neuerbauung von Paris gleichkommen. Nicht allein der ästhetische Maßstab war dabei hauptsächlich ausschlaggebend, sondern viel mehr wurden diese Umbaupläne von gesundheitlichen Rücksichten geleitet. Die vielen engen krummen Straßen sollten verbreitert werden, damit Luft und Licht Zutritt erhielten. Man verglich auch damals die mangelhafte und ungesunde Wasserversorgung der

Hauptstadt mit der von Städten des Altertums und anderen auch französischen Städten der gleichen Zeit und wies darauf hin, welche großen Vorteile der Hauptstadt durch eine geregelte und gesunde Wasserleitung zukommen würden. Am weitgehendsten war der Vorschlag, mit einem Kapitale von vier bis fünf Millionen Francs ein altes Stadtviertel aufzukaufen, neue Straßenzüge herzustellen, Neubauten zu errichten und mit dem aus dem Verkaufe und der Miete dieser Neubauten erzielten Gewinne dann wieder ein weiteres Stadtviertel zu erwerben, das dann wieder Neubauten Platz machen sollte usw., bis man so in etwa 30 Jahren eine neue glänzende Hauptstadt sich erbaut hätte. Man wies dabei auf das großartige Konkurrenzausschreiben der Kaiserin von Rußland an alle Architekten Europas zur Verschönerung von Petersburg hin (Gazette de France, Januar 1764). Das Programm, das bei einer möglichen Neugestaltung der Hauptstadt dabei aufgestellt wurde, zeigt in ästhetischer Hinsicht Ansichten, die wir uns erst heute bei unseren Städtefragen zunutze gemacht haben und die leider noch lange nicht so eingebürgert sind, daß nicht auch heute noch mancherorts dagegen gefehlt würde. Es wurde u. a. besonders betont, daß es für die Schönheit einer Stadt durchaus nicht nötig sei, daß die Straßenzüge die kalte Symmetrie derjenigen der Städte in Japan oder China haben müßten und daß alle Häuservereinigungen in Quadrate oder Parallelogramme geordnet seien. Das wesentliche sei der leichte und bequeme Straßenzugang, das hinlängliche Freimachen des Verkehrs von einem Stadtviertel in das andere, für den Transport der Waren, der freien Bewegung der Fahrzeuge und daß der Verkehr sich leicht ohne Wirrnis vom Umkreise der Mittelpunkte nach außerhalb und in das Zentrum der Stadt hinein bewege. Vor allem aber sollte bei einer Stadtanlage die Eintönigkeit vermieden werden und die allzu große Einförmigkeit in der Ausgestaltung des Gesamtstadtplanes, man sollte vielmehr gerade im Gegenteil durch Mannigfaltigkeit und durch Kontraste in der Gestaltung und den einzelnen Formen zu wirken suchen, so daß kein Stadtteil dem anderen gleiche. Der Fremde soll nicht in einem Augenblick das ganze Stadtbild gewinnen, er soll immer wieder von neuem, mannigfaltigem, angenehmem angeregt werden, seine Phantasie durch Verschiedenheiten belebt und sein Schönheitsgefühl durch die abwechselnden Anblicke befriedigt werden.

Von der Denkmals- bezw. Platzkonkurrenz führe ich in nachfolgendem die 20 bedeutendsten Entwürfe an, wobei ich es mir versagen muß, auf die die Plätze schmückenden gewaltigen Bauten näher einzugehen.

1. A. Soufflot. Platz zwischen der Insel Saint-Louis und der Palais-Insel.

Soufflot, der General-Kontrolleur der Bauten, beabsichtigte das Königsdenkmal an die Stelle des Flußarmes zu setzen, der die Insel Saint-Louis von der Palais-Insel trennt und über den der Pont rouge führt. Die Quai d'Orleans und Quai de Bourbon sollten verlängert und der ganze Zwischenraum aufgefüllt werden. Diese Zuschüttung, von denen man auf den alten Stadtplänen von Paris noch mehrere feststellen kann, hätte bezweckt, die durch den Petit Pont und den Pont Saint-Michel fließende Wassermenge zu vergrößern, was für die Schiffahrt, die Pumpwerke und Getreidemühlen von Vorteil gewesen wäre.

Der fast quadratische Platz sollte nach zwei Seiten, von den Kais eingefaßt, offen sein, für die beiden anderen Seiten waren vornehme Wohnhäuser und ein Palast für den Erzbischof geplant. Auf die Mitte dieses Platzes, in der Richtung der Rue Saint-Louis, die über das Kloster Notre Dame hinaus bis zur Rue de la Juiverie fortgesetzt werden sollte und so fast ganz Paris durchquert haben würde, sollte das Denkmal zu stehen kommen.

2. B. Pitrou. Platz auf der Palais-Insel.

Das sehr lebhafte Viertel, ursprünglich das alte Lutetia mit seinen überaus engen Straßen, hatte fast seit der gotischen Zeit, „de la barbarie gothique" wie französische Schriftsteller dieser Zeit sich ausdrückten, sein Ansehen nicht geändert. Die beiden Hauptbauwerke dieser Insel sind bekanntlich die Kirche Notre Dame und das Palais. Beide Bauten hatten höchst unbequeme Zugänge. Es war das ein Übelstand, der besonders empfunden wurde, wenn außergewöhnliche feierliche Veranstaltungen den Strom der Menge in die Kirche leiteten oder zu gewissen Stunden der Verkehr von oder zu dem Palais sich steigerte. Pitrou, inspecteur général des ponts et chaussées, wollte nun gerade hier das Königsdenkmal errichten, um so der Cité die nötige Freimachung und damit Verschönerung zuzuführen.

Sein Entwurf ist ein Rundplatz von 136,50 m Durchmesser, in den die Verlängerungen einer Anzahl Straßenzüge einmündeten. Wenn man den Platz vom Pont Notre Dame her betrat, sollte sich zur Linken ein Hôtel-de-Ville mit zwei Flügelbauten, als Vorhof des Baues, erheben. Als Abschluß des Hofes war ein kunstvolles Schmiedegitter von 43 m Länge geplant. Eine 195 m lange Fassade des Hôtel-de-Ville hatte die Front nach dem neu umgestalteten 58,50 m breiten Kai, der durch mäßig aufsteigende Rampen auch dem Fuhrverkehr bequem zugänglich war. Eine Steinbrücke nach dem Pont Rouge sollte eine Verbindung der Palais-Insel mit der Saint-Louis herstellen. Der Architekt wollte das Denkmal in Beziehung zu seiner Umgebung gebracht wissen, und der Gedanke, ein Königsdenkmal auf einen Platz zu stellen, auf dem sich die Kathedrale, der Justizpalast und das Hôtel-de-Ville vereinigen, ist gewiß sehr beachtenswert. Es sollte gleichsam der Gedanke verkörpert werden, daß der König, aus dem Kriege zurückgekehrt, nachdem er zuvor in der Kathedrale Gott für die Erfolge seiner Waffen gedankt, seinem Volke Friede und Gerechtigkeit wieder verschafft habe. (Einige Einzelheiten dieses Entwurfes finden sich auch in Pitrous bekanntem Werke: „Recueil de différens projets d'Architecture etc.")

3. C. Boffrand. Place Dauphine.

Einer der Entwürfe Boffrands, architecte du Roi et premier ingénieur des ponts et chaussées du royaume, war, das Denkmal des Königs auf einen neuzugestaltenden großen Platz vis-à-vis des großen Pfeilers des Pont Neuf in der Richtung des Place Dauphine aufzustellen. Eine besondere Ehrung für Ludwig XV., denn so hätte sein Denkmal dem Henri IV. an der verkehrsreichsten Stelle des damaligen Paris gegenüber gestanden. Gewaltige Bauten mit zweigeschossiger korinthischer Ordnung auf einem durch Arkaden durchbrochenen Unterbau und einem riesigen Triumphbogen in der Mitte sollten den Platz einfassen. In dem Erdgeschosse des Baues waren Werkstätten und Verkaufsläden für Gold- und Bijouteriearbeiter vorgesehen, die von altersher gerade in diesem Stadtviertel sich

befanden. Inmitten dieses Platzes sollte sich das Denkmal erheben, und zwar in Nachahmung der Trajans- und Antonin-Säule in Rom, eine colonne „Ludovise“ aus weißem Marmor mit lebensgroßen Relieffiguren, Darstellungen aus der Geschichte Ludwigs XV. Als Bekrönung der Säule war eine 6,50 m hohe Bronzestatue des Königs geplant, die so von dem weitaus größten Teile der Stadt sichtbar war. Den Sockel der Säule dachte sich Boffrand außer mit Trophäen noch mit den beiden Kolossalfiguren der Seine und der Marne geschmückt.

4. F. Boffrands Platz in dem Quartier des Halles.

Ein zweiter Entwurf Boffrands bildete nach dem Vorbilde der Alten ein gewaltiges Forum. Das von ihm auszugestaltende Viertel war eines der schlecht gebautesten von Paris. Die Häuser standen so unregelmäßig, als hätte sie der Zufall an ihrer Baustelle errichtet. Die sehr engen Straßen waren oft durch Sackgassen unterbrochen, der Wagenverkehr überall gehemmt. Kein Teil des alten Paris bedurfte so dringend der Erweiterung und Umgestaltung.

Boffrands Entwurf zerfällt in drei Teile, indem sich drei Plätze in ihrer Verlängerung aneinander reihen. Der erste, fast quadratisch, war als Markthalle gedacht, zu der drei Hauptstraßen führten. Auf den zweiten, ebenfalls quadratischen Platz sollte das mit den allegorischen Figuren des Überflusses, der Fürsorge und der Gesundheit geschmückte Denkmal kommen, und Werkstätten sowie Kaufläden in den umgebenden Portiken sollten ihn einschließen. Der dritte Teil der Anlage war als großer Getreidemarkt, des Nachts verschließbar, geplant und für den bequemen Verkehr von Lastfuhrwerken berechnet. Er enthielt eine Getreidehalle von 105,30 m Länge und 97,50 m Breite.

5. J. Boffrands Platz zwischen dem Louvre und dem Schloß der Tuilerien.

Auch dieser Entwurf Boffrands zeichnete sich in seiner gewaltigen Anlage und Großartigkeit aus. Der Platz, in Form eines Parallelogramms, umfaßte das ganze Gelände zwischen der Fassade des alten Louvre bis nach der Rue Fromenteau und dem Tuilerienschlosse. Zwei große Bauten, deren Erdgeschosse in ihrer ganzen Länge als Portiken gedacht waren, nahmen zwei der Platzseiten ein. Der eine Bau enthielt einen neuen Opernsaal, der andere, symmetrisch entsprechende Bauteil Räume für ein Museum, in das aus den Magazinen des Königs antike und moderne Statuen, Gemälde und andere Kostbarkeiten Aufnahme finden sollten. Die beiden anderen Seiten des Platzes werden einmal durch den alten Louvre gebildet, die entsprechende andere Seite schmückte Boffrand durch eine großartige viergeschossige Kolonnade aus, die gleichsam als Vorhalle zu einem neuen Hofe diente, den er vorlegte, um den Eingang zum Tuilerienschlosse vorzubreiten. Auf der Mitte des Platzes war das Königsdenkmal gedacht, ferner vier symmetrisch angeordnete Wasserbecken mit allegorischen Gestalten, die sich auf die guten Taten und Werke des Königs bezogen.

6. Für die Umgestaltung des Stadtviertels „de la Grève“ waren zwei Entwürfe von Rousset, architecte du Roi, und eines von dem Stadtarchitekten Beausire eingeliefert worden. Sie zeigen einen Halbkreis mit dem Kai als Durchmesser und einem Hôtel-de-Ville als hinteren Abschluß des Platzes, in den seitlich zwei neue Straßen einmünden. Das Denkmal des Königs sollte auf einem Vorsprung des Kaiufers zu stehen kommen.

7. E. Chevautet. Platz am Ende der Rue de la Féronnerie.

Chevautet, architecte du Roi, hatte das ganze weite Gelände zwischen den Straßen Saint-Denis und Saint-Martin für seinen Entwurf benutzt und einen von zwei Halbrunden abgeschlossenen Platz geschaffen, der in seinem größten Durchmesser eine Ausdehnung von 136,50 m hatte. Die beiden Rundteile des Platzabschlusses waren weite Portiken, deren Mitten von großen Triumphbogen durchbrochen waren, die als Zugänge zu neuen Straßen dienten. Nach der einen Seite der Rue de Saint-Martin sollte sich ein Hotel für den Gouverneur von Paris erheben. Das Denkmal auf diesem Platze wäre, worauf die meisten Künstler bei den Plänen ihr Augenmerk richteten, schon von weitem von sehr belebten Straßen aus zu sehen gewesen sein.

8. H. Chevautet. Platz vis-à-vis der Louvrekolonnade.

Ein zweiter Platzentwurf Chevautets hätte es nötig gemacht, alle Gebäude vom Pont Neuf bis zur Louvrekolonnade, ohne selbst die Kirche Saint-Germain-l'Auxerrois zu verschonen, abzutragen. Dieser Königsplatz mit dem Denkmal war von niedrigen, in den Mitten, der Straßenzugänge wegen, offenen Balustradenbauten eingeschlossen. An den vier Platzecken erhoben sich kleinere mit allegorischen, sich auf die Tugenden des Königs beziehenden Figuren bekrönte Bauten. Im Hintergrunde des weiten Platzes, dem Ufer zugewandt, plante Chevautet jedoch zwei große Bauten, ein Hôtel des monnaies und einen Salzspeicher. Gegenüber der Louvrefassade, in der Verlängerung des Pont Neuf wollte er die Kirche Saint-Germain-l'Auxerrois neu aufbauen.

9. G. Destouches. Platz vis-à-vis der Louvrekolonnade.

Destouches' Plan bildete gleichsam eine Erweiterung und Fortsetzung der Louvrekolonnade, an die sich anschließend, auf der anderen Seite des Flusses, eine von großen Arkaden durchbrochene Fassade, gleich der des Louvre, sich erheben sollte. Das Denkmal des Königs hätte man schon durch diese Arkaden hindurch gesehen. Eine dritte Fassade nahm in ihrer Front das Portal von Saint-Germain-l'Auxerrois auf, die Kaiseite schloß ein Gitter ab. Von diesem Platze bis zum Pont Neuf sollte die ganze Länge des Kais ein genau in der gleichen Architektur wie der Louvre gebautes Hôtel-de-Ville einnehmen, dessen Untergeschoß durch eine große zweirampige Treppe geschmückt war.

10. K. Goupi. Platz außerhalb des Faubourg Saint-Germain.

Goupi hatte für seinen Platzentwurf eine Straßenkreuzung, nämlich die der Rue de Belle-Chasse und de Bourbon gewählt, um hier das Denkmal des Königs zu errichten. Diese Straßenkreuzung hat er zu einem viereckigen Platze mit abgerundeten Ecken erweitert und die Platzseiten für Ministerhotels, Marine, Krieg, auswärtige und geistliche Angelegenheiten bestimmt. In der Verlängerung der Rue de Belle-Chasse und über die Terrassen der Tuilerien hinweg und des Klosters des Feuillans, hatte Goupi die Absicht, vermittels Gitter verschließbare Durchsichten zu öffnen, um so den Blick auf die Statue Louis XIV. auf

dem Place de Vendôme und zu gleicher Zeit auf das Denkmal Louis XV. in der gleichen Axe zu ermöglichen.

11. L. Aubry. Platz in der Verlängerung des Pont Royal.

Der Platz öffnet sich in einer Ausdehnung von 175,50 m Länge nach dem Kai und hat die gleiche Ausdehnung in der Tiefe bis zum Ende des Pont Royal. Seine Mitte wird durch die Kreuzung zweier Straßen, der Rue de Bourbon und der Rue du Bac bestimmt. Den Hintergrund des Platzes, gegenüber des Kais, bildet ein großer Bau, der in der Mitte, den Zugang zur Rue du Bac bildend, von einem Triumphbogen durchbrochen ist. An diesen Bau schließen sich als seitliche Flügel, mit nach dem Kai umbrochenen Fronten, vier große Hotels an. Aubry dachte sich die ganze Anlage, in ihrer Gesamtheit als ein einheitliches Denkmal für den König. Abgesehen von den allegorischen Gruppen der Seitenbauten, hat er beim Mittelbau, zu beiden Seiten des Triumphbogens, Arkadenbauten korinthischer Ordnung angebracht, die in ihren Nischen allegorische, auf die Tugenden des Königs sich beziehende Figuren enthielten und darüber Reliefs mit Darstellungen der bemerkenswertesten Taten des Königs. Man sollte sich so, in diesen großartigen Galerien wandelnd, gleichsam mühelos über die Geschichte des Königs unterrichten können.

12. M. Contant. Platz am Quai Malaquet.

Contants Platz öffnete sich in einer Breite von 188,50 m nach dem Quai Malaquet und hatte eine Tiefe von 123,50 m. Den hinteren Abschluß bildete ein Hôtel-de-Ville mit zwei großen Seitenflügelbauten, deren Enden sich einerseits an das Hôtel de Bouillon, andererseits an das Kloster der Theatiner anschlossen. Was die Großartigkeit dieses Entwurfes noch erhöhte, war der Umstand, daß dem Bau gegenüber, auf dem anderen Ufer der Seine, sich die große Galerie des Louvre befand, deren Mitte genau dem Hôtel-de-Ville entsprach. Mit der weiten Ausdehnung der benachbarten Kais, des Ufers und den benachbarten Bauten wäre die ganze Gruppe als ein außergewöhnlich großer Platz erschienen, auf dem schon von weitem das Denkmal des Königs gesehen werden konnte. Abgesehen von der Großartigkeit und Weiträumigkeit der Bauten des Platzes mit ihren weiten Treppenanlagen, den 1,65 m dicken korinthischen Säulen, den mächtigen Arkaden usw. war auch die Kaimauer in der ganzen Breite des Platzes künstlerisch hervorragend ausgestaltet. Treppen führten zu einer Balustrade hinauf, die mit großen Bildwerken, auf der einen Seite die Marne, auf der anderen die Seine, geschmückt war. In der Mitte der Kaimauer floß aus fünf großen Urnenöffnungen das Wasser in kleine Becken und von dort als Wasserfälle in das Ufer.

Das plastische, überaus fein ausgeführte Modell dieses Projektes, bei dem die Säulen in Elfenbein geschnitzt waren, hatte d'Azincourt verfertigt.

13. N. Slotz. Ebenfalls Platz am Quai Malaquet.

Die Platzanlage von Slotz war der von Contant ähnlich, unterschied sich u. a. aber dadurch, daß die Platzmitte gegenüber dem zweiten Torwege der Louvregalerie gelegen war. Der Platz hatte eine Breite von 139,50 m und war 58,50 m tief, auch hier bildet ein Hôtel-de-Ville den rückwärtigen Abschluß. Die Bauten aber mit ihren riesigen Triumphbogen als Straßendurchgänge und die Ausbildung der Kaimauer mit großartigen doppelten Rampentreppen und künstlichen pittoresken Felsanlagen zeichnen sich durch eine bedeutsame und phantasievolle Art aus. Slotz, der mehr Bildhauer als Architekt war, hatte seinen Entwurf ebenfalls als plastisches Modell eingeliefert. Seine Vorliebe fär die Plastik zeigt sich auch in der Ausgestaltung des Hofes seines Hôtel-de-Ville, den er sich als Nationaldenkmal gedacht hatte. Unter den Portiken im Umkreis des Hofes sollten die Statuen von allen Königen Frankreichs aufgestellt werden, auf Sockeln, auf denen die Haupttaten ihrer Regierung eingemeißelt waren. Auf der Mitte dieses Hofes, aus der ganzen Umgebung sichtbar, hätte das Denkmal Louis XV. sich erhoben.

14. O. de l'Estrade. Am Quai de Conty.

Der Platz, auf dem das Hôtel de Conty damals stand, war zu dieser Zeit zum Verkauf ausgeboten und de l'Estrade wollte hier ein neues Hôtel-de-Ville errichten und diesen Bau mit einem Königsplatze verbinden. Sein Entwurf war ein langer viereckiger, durch einen Halbkreis abgeschlossener Platz. In der Mitte des Halbkreises, nach dem sechs Straßen zusammenliefen, sollte das Denkmal zu stehen kommen, dessen Hintergrund, in der Mitte des Baues, eine großartige Wasserkunst bildete. In den zwei seitlichen Fassaden zur Rechten und Linken des Hôtel-de-Ville hatte der Architekt Verkaufsläden vorgesehen.

15. Auch Rousset, Architekt der Akademie, hatte ebenfalls mehrere Entwürfe für den Umbau des Hôtel de Conty als Königsplatz eingereicht. Auch er beabsichtigte hier eine Platzanlage mit Denkmal und einem Hôtel-de-Ville.

16. Q. Rousset. Sein großartigster Entwurf aber war ein Platz an der Kreuzung der Rue de Bussy, wo mehrere Straßen (Saint-André-des-Arcs, Mazarine und de la Comédie) zusammentrafen. Es sollte ein Rundplatz von 139,50 m Durchmesser werden, in den zehn Straßen, fünf bereits bestehende und fünf neu anzulegende, einmündeten. Der Zugang von einigen Straßen zum Platze wurde durch große Triumphbogen hervorgehoben. Auf der Mitte des Platzes war ein Obelisk gedacht. Um die Eintönigkeit der den Platz umgebenden Bauten zu vermeiden, waren Fontänen und Wasserkünste vorgesehen. Die Neubauten, die in je einem Haus für den ersten Beamten der Polizei, für den Präfekten von Paris, den Vorstand der Kaufmannschaft und in einem Hôtel-de-Ville bestanden, sollten in dem gleichem Stile wie die Kolonnade des alten Louvre errichtet werden. Das Denkmal des Königs inmitten des Platzes wäre von den verschiedensten Gegenden von Paris schon von weitem zu sehen gewesen, außerdem war man aber darauf bedacht, ohne Rücksicht auf die enormen dadurch entstehenden Kosten zu nehmen, eine Anzahl „points de vue" zu schaffen. So plante man z. B. die Rue de la comédie mit der Rue de Condé zu verlängern, um die Aussicht auf einen der Pavillons du Luxembourg zu gewinnen, diesen aber wieder durch ein großes Portal in seiner unteren Galerie nach der Rue d'Enfer zu durchbrechen und dort in einiger Entfernung als Endpunkt für das Auge eine riesige Fontäne zu errichten.

Loriot, Godeau und Hupeau, Architekten des Königs, Servandoni, Cucillier und mehrere andere hatten ebenfalls für die Kreuzung der Rue de Bussy Pläne entworfen. In dem Werke, betitelt „Projet d'embellissement pour Paris", findet man für diese Stelle einen Entwurf beschrie-

ben, der, ebenfalls als Rundplatz gedacht, besonders seiner riesigen Durchbrüche, Straßenerweiterungen und Neuanlagen wegen bemerkenswert ist.

17. R. Polard. Platz am Ende der Rue de Tournon. LVII.

Polard, inspecteur des ponts et chaussées, hatte einen Platz in dem Faubourg Saint-Germain gewählt, am Ende der Rue de Tournon und zwar in einem Rund von 146,25 m Durchmesser, in das acht Straßen einmündeten. Auch hier waren, um die Statue des Königs möglichst weit von vielen Punkten aus sichtbar zu machen, große Durchbrüche und neue Straßenanlagen nötig. So, um nur eine Anlage zu nennen, wurde die Rue de Tournon, durch eine neue Straße in die Rue de Seine einmündend, verlängert und hier sollte der am äußersten Ende stehende Pavillon des Quatre nations abgebrochen werden. So hätte man schon vom Kai aus das Denkmal des Königs sehen können. Mächtige Säulenhallen umgaben den Platz, in denen Skulpturen und Inschrifttafeln den Ruhm und die Taten des Königs verherrlichten. An die Außenmauer dieser Kolonnaden sollten Häuser mit Verkaufsläden angebaut werden.

18. Ein sehr ähnlicher Entwurf für einen Platz in dieser Gegend hatte Franque, einer der Architekten des Königs, eingereicht. Es unterschied sich von dem Entwurfe Polards hauptsächlich dadurch, daß Franque anstatt der Kolonnaden Gesandtschaftshotels und Hotels für fremde Minister anordnete.

19. S. Harzon. Platz im Viertel der Rue Saint-Jacques.

Harzon, Architekt des Königs, Intendant und Kontrolleur der Königl. Bauten, lebte zur Zeit der Konkurrenzausschreibung als Pensionär des Königs an der Academie de France zu Rom. Von dort aus hatte er seinen Entwurf nach Paris gesandt. Er ist vielleicht von allen der phantastischste, in seinen Gedanken aber auch ein poetisches Werk. Er hatte die Gegend des Viertels der Rue Saint-Jacques gewählt, einer der lebhaftesten Teile des damaligen Paris, der zugleich einer Verschönerung sehr bedurfte. Die natürliche Neigung des Geländes machte er sich in seinem Entwurfe zunutze, um auf der Höhe ein mächtiges Amphitheater zu errichten, daran schloß er einen Platz in Form eines Parallelogramms, der von viergeschossigen Säulenwandelhallen eingefaßt wurde, in den vier Ecken des Platzes errichtete er Pavillons und gegenüber dem Amphitheater, gleichsam als Torzugang zum Platze, einen großen Triumphbogen. In der Platzmitte sollte sich ein Fels erheben, auf dem der König in einer, von einer Viktoria geführten Quadriga in dem Momente dargestellt wäre, den Triumphbogen durchfahrend (7. November 1744), um sich nach dem Amphitheater zu wenden. Dieses selbst, in dorischer Ordnung errichtet, hatte sich der Künstler als Ruhmestempel gedacht, mit symbolischen Figuren, Reliefs und Inschriften geschmückt, die das Andenken an die großen Taten der Franzosen vom Anfange der Monarchie an verewigen sollten, und mit einer großen Zahl von Porträtsmedaillons der großen Männer aller Art, um so diejenigen, welche zum Ruhme des Vaterlandes beitrugen, auf die Nachwelt zu überliefern. Fontänen, Wasserkünste und Triumphalsäulen dienten dazu die Wirkung des Platzes noch zu erhöhen.

20. T. Servandoni. Ein Platz außerhalb von Paris.

Servandoni, der Erbauer u. a. des großen Portals von Saint-Sulpice und der geistreiche Veranstalter der glänzenden Festdekorationen von 1739 „les belles fêtes de Madame première“ hatte zwei Entwürfe eingereicht. Eines, bereits erwähnt, an der Kreuzung der Rue de Bussy und ein zweites, ebenfalls ein Amphitheaterplan, außerhalb der Mauern der Stadt, wo an Fest- und Freudentagen das Volk sich bei den ihnen gegebenen Schaudarstellungen versammeln könnte. Servandoni leitete der Gedanke, daß das Denkmal des Königs, inmitten eines solchen Baues, dem Volke von dem wohltätigen Geiste, der ihrer Festfreude vorstehe, erzähle und der König gleichsam inmitten seines Volkes gegenwärtig sei. Sein Amphitheater war ein freistehender zweigeschossiger Rundbau von 195 m Durchmesser, das unterste Geschoß in gekuppelter dorischer, das obere Geschoß in gekuppelter jonischer Ordnung freistehender Säulenhallen, in denen Treppen zu einer obersten weiten Rundterrasse führten. Acht Zugänge, vier davon durch große Triumphbogen ausgestattet, führten in den Bau. Die Zwischenräume sollten auch hier mit Statuen, Reliefs und Inschrifttafeln ausgeschmückt, der Verherrlichung Frankreichs und seiner großen Männer dienen, die vier Triumphbogen noch besonders die Taten des Königs hervorheben. Der erste der Tapferkeit, der zweite der Politik, der dritte der Gerechtigkeit und der vierte der Kunstliebe des Königs geweiht sein. Das Denkmal Louis XV, inmitten dieser gewaltigen Arena, sollte sich somit an einem Orte befinden, wo alles von seinen Tugenden und seinem Ruhme sprechen würde.

Alle diese Pläne, welche dem Könige zur Errichtung seines Denkmals vorlagen, hatten mehr oder weniger die Niederlegung von alten Straßenzügen und größeren Häusergruppen zur Voraussetzung. Der König befürchtete nicht ohne Grund, daß dadurch ein Teil seiner hauptstädtischen Untertanen in ihrer Lebenshaltung geschädigt und bedroht würde, auch war es ihm sehr darum zu tun, die Ruhe und Zufriedenheit seiner Hauptstadt nicht zu stören und Parteibildungen jeder Art zu verhindern. Er billigte daher keinen der Entwürfe, schenkte dagegen der Stadt ein weites Gelände zwischen dem Pont Tournant der Tuilerien und den Champs Elysées, auf dem er sein Denkmal errichtet wünschte; ein Platz, der in nichts an Großartigkeit den eingereichten Entwürfen nachgab und dem vornehm feinen Kunstsinne des Königs ein recht gutes Zeugnis ausstellte. Durch den Marquis de Marigny, dem neuen Bautenminister und Nachfolger de Turnehems wurden alle Architekten zu einem neuen Wettbewerb aufgefordert, jedem ein genauer Plan des Pont Tournant und seiner Umgebung übergeben und nur die Bedingung gestellt, daß das Denkmal in der Axe der großen Allee der Champs Elysées gegenüber dem Garten der Tuilerien aufgestellt werde. Es wurden 28 neue Entwürfe eingereicht, unter deren Verfasser wir wieder die berühmtesten Namen der Zeit finden: Gabriel, Soufflot, Boffrand, Contant, F. Blondel, Aubry, Chevautet, Godeau, Hazon, le Bon, de Lassurance, de Luzy, l'Ecuyer, Beausire, Loriot, Destouches, Servandoni und andere. Gabriels Plan, der heutige Place de la concorde, das am 20. Juli 1753 die ausdrückliche Zustimmung des Königs erhielt, wurde zur Ausführung gebracht.

Wie bekannt, verbindet dieser Platz den Garten der Tuilerien mit den Champs Elysées. Sein Grundriß ist ein

Parallelogramm von 243,75 m Länge zu 169,65 m Breite, innerhalb der ihn umgebenden Balustraden gemessen. (Eine eingehende Beschreibung des Platzes findet sich im Pariser „Mercure“ vom August 1763). Als Point de vue für diesen Königsplatz hatte der Architekt Contant einen Bauplan für die Kirche de la Madeleine entworfen, das sich durch seine Großartigkeit der Gestaltung, sowie durch höchst interessante Einzelheiten auszeichnete, auf das ich aber hier nicht näher eingehen kann.

Bereits im Februar 1754 hatte man mit dem Ausheben des Grundes für den Sockel des Denkmals begonnen, am 22. April 1754 wurde der Grundstein gelegt. Am 6. Mai 1758 wurde von Gor die Reiterstatue des Königs gegossen und am 20. Juni 1763 fand unter riesigem Pompe die Einweihung des Denkmals statt. Während des ganzen Nachmittags dauerten die Wett- und Festspiele und diesen folgte dann das Feuerwerk. Geld wurde unter das Volk geworfen und mehr als 5000 Personen erhielten auf Kosten der Stadt Speisen und Getränke aller Art. Der Donner der Geschütze mischte sich mit dem Rufe „Vive le Roi“ einer ungezählten Volksmenge. Aus den Fontänen des neuen Königsplatzes floß Wein für das Volk und die ganze Stadt war des Nachts festlich illuminiert.

Und während dieses feile Volk sich an dem Wein aus den Brunnen der Hauptstadt berauschte, während es tanzte, johlte und sang, gab es im Paris jener Tage schon 125 000 Almosenempfänger, war die Staatsschuld durch die maßlose Verschwendung Ludwigs XV. und seiner Buhlerinnen in das Ungeheure gewachsen, traten überall schon Anzeichen hervor, die auf Vernichtung oder Umbildung des Bestehenden hinwiesen. Und 30 Jahre nur nach der Einweihung des Denkmals „érigé à la gloire du Roi“ versammelte sich wieder das Volk von Paris auf demselben Platze. An der Stelle des Reiterdenkmals Ludwigs XV stand jetzt die Guillotine, und unter dem johlenden Geschrei einer trunkenen Menge fiel das Haupt des XVI. Ludwig.

Auch der Name des Platzes hat gewechselt. Aus dem Place Royal wurde der Place de la Republique und später der Place de la concorde, und die Stelle des einstigen Denkmals und dann später der Guillotine nimmt heute der 1836 errichtete Obelisk von Luxor ein. Der über den Platz hinflutende Verkehr aber weiß wenig von dem geistigen Ringen jener Männer, die einst um die Gestaltung des Platzes sich mühten, nimmt nur selten flüchtig Notiz von den Schicksalen, die er erlebte.

DAS PROBLEM DES GRUNEWALDES.

Von JOHANNES BARTSCHAT, Architekt, Berlin.

Floret silva undique . . .!

Im Westen von Berlin, nur wenige Kilometer vom Weichbilde der Großstadt entfernt, liegt ein Stück herrlicher märkischer Natur: hell blinkende Seenflächen und dunkler Tannenforst — der Grunewald. Dieser bevorzugte Ausflugsort der Berliner sollte vernichtet werden, sollte der Bebauung anheimfallen. Ein Sturm der Entrüstung brach los und legte sich erst, als der Kaiser in hochherziger Weise für die Erhaltung des Waldes eintrat.

Am 25. Januar dieses Jahres gab der Landwirtschaftsminister von Arnim im Abgeordnetenhause die Erklärung ab, daß in keiner Weise die Absicht bestehe, den Grunewald in seinen Hauptteilen anzugreifen. Er betonte aber auch, daß die Forstverwaltung auf Einnahmen aus hochwertigen Grundstücken in der Nähe von großen Städten nicht verzichten könne. Es müßten eben für andere wichtige Aufgaben Mittel geschaffen werden. Hieraus ergibt sich, daß ein Einengen und Einkreisen des Grunewaldes, der jetzt schon viel von seiner Ursprünglichkeit verloren hat, durch die Terrainspekulation sehr wohl möglich ist.

Der Forstverwaltung kann man es nachfühlen, mit wie schwerem Herzen sie das große Opfer gebracht hat. Ideale Forderungen zu erfüllen, bei denen sich etwas herausschlagen läßt, das geht noch an; aber wie hier die Gelegenheit, ein Riesengeschäft zu machen, nicht am Schopfe fassen zu dürfen, das ist bitter. Es wird oft betont, daß der Staat die moralische Pflicht habe, Städten Forstgelände umsonst oder billig zu überlassen. Zweifelsohne ist das richtig. Aber wieviel Dinge gibt es auf der Welt, die auch moralische Pflichten vorstellen und doch nicht erfüllt werden. — Für die kommenden Jahrzehnte ist die Erhaltung des Grunewaldes somit gesichert, ob aber für alle Ewigkeit? — Da darf man wohl ein großes Fragezeichen machen.

Und das ist das Problem des Grunewaldes: Läßt sich eine schädliche Einkreisung verhüten? Welche Maßnahmen wären am zweckmäßigsten hierfür? Gibt es Mittel und Wege, um auch für die spätere Zukunft (wir wollen garnicht annehmen, daß vorzeitig ein eisernes Muß eintritt) den Grunewald zu erhalten? Kann vielleicht die Forstverwaltung für ihr Opfer entschädigt werden? Soll die Stadt jetzt zu mäßigen Preisen den Wald erwerben, um später nicht Riesensummen aufwenden zu müssen? Ist die Umwandlung in einen Park wünschenswert? Gibt es noch ein anderes Mittel, die Zukunft des Grunewaldes einer befriedigenden Lösung entgegenzuführen?

Auf den folgenden Seiten soll ein Gedanke seine Begründung finden, der die Verwendung und Verwertung des Grunewaldes zum Ziele hat. Es soll dabei versucht werden, die aufgeworfenen Fragen sachlich zu prüfen und zu beantworten. Daß der Vorschlag auch für andere Städte, die sich erweitern wollen und hierzu Waldboden benötigen, Interesse besitzt, dürfte gleichfalls anzunehmen sein. Für den in einiger Zeit zu erwartenden Wettbewerb, den Bebauungsplan von Groß-Berlin betreffend, kann ebenfalls eine kritische Betrachtung und Bearbeitung von einem Teile des zukünftigen Berlin nur nützlich sein. Hat doch auch Goeckes vielbesprochener Vorschlag, die Schaffung eines Waldgürtels für Berlin, zur Klärung über Wünschens- und Erstrebenswertes in hohem Maße beigetragen, ja erst einen großen Gesichtspunkt, insbesondere Berlins Erweiterung betreffend, gegeben. Daß auch der Grunewald einen Teil des Waldkranzes ausmacht, hat Th. Goecke in seinem Aufsatze „Vom grünen Gürtel Groß-Berlins“ des näheren dargetan. Es ist da der Weg vorgezeichnet, der beschritten werden muß, um den Waldgürtel zur Tat werden zu lassen — auch in finanzieller Hinsicht. Durch Randbebauung der Wälder und eingebettete Landhaussiede-

lungen wären die Kosten für den Erwerb der Forsten herauszuschlagen. Um nun den Grunewald unter diesen Gesichtswinkel zu bringen, wollen wir zunächst seinen gegenwärtigen Zustand mit den Augen des modernen Städtebauers, d. h. als Künstler und als Sozialpolitiker — und auch als Lokalpatriot anschauen.

Stübben stellt in der Einleitung der neuesten Auflage seines Werkes „Der Städtebau" den grundlegenden Satz auf: „Die Anlage einer neuen Stadt oder eines neuen Stadtteiles oder die Verbesserung alter Stadtviertel hat auszugehen von den obwaltenden örtlichen Erfordernissen des Wohnens, der gewerblichen Tätigkeit, des Verkehrs und der Gemeinsamkeit; sie hat an die örtlichen Gepflogenheiten und Bestrebungen anzuknüpfen und sie verbessernd und umgestaltend einer vollkommeneren Entwicklung entgegenzuführen."

Wenn auch der Grunewald noch nicht zur Anlage eines neues Stadtteiles bestimmt ist, so liegt er — wie gesagt — innerhalb des Gebietes, das der Bebauungsplan von Groß-Berlin umfassen wird. Man ist also berechtigt, den städtebaulichen Leitsatz auf ihn zur Anwendung zu bringen. Westlich von Berlin, von Spandau bis zum Wannsee sich erstreckend und im Westen bis zur Havel reichend, liegt das den Berlinern so teure Waldgelände — teuer bis jetzt nur in ideellem Sinne. 4676 ha ist der Grunewald groß, mehr als zwanzigmal so groß wie der Berliner Tiergarten. Hierzu wäre wohl noch der Machnower Forst und der an der Pfaueninsel gelegene Teil des Potsdamer Forstes zu rechnen mit rund 2271 ha, so daß der vergrößerte Grunewald eine Fläche von 6947 ha bedeckt. Seit Generationen betrachtet man diesen Teil von Berlins Umgebung als Berliner Eigentum, als mit sich, mit Berlin verwachsen. Eine Art Heimatliebe verbindet den Berliner mit diesem Stück Natur. Deshalb darf wohl mit Recht behauptet werden, daß in der Überlieferung, in den überlieferten Werten und nicht nur in der landschaftlichen Schönheit ein guter Teil der Sympathien wurzelt, die dem Grunewald entgegengebracht werden. Denn die Umgegend Berlins bietet eine ganze Reihe von Ausflugsorten, die landschaftlich mindestens ebenso anziehend sind. Nur kann der Grunewald verschiedene Vorzüge aufweisen. Er liegt in dem vornehmen Westen und ist leicht und schnell zu erreichen. Das sind auch die Gründe, weshalb der wohlhabende Teil der Bevölkerung sich dort Villen und Landhäuser erbaut hat. Die Kolonien Grunewald, Zehlendorf, Schlachtensee, Nikolassee, Wannsee, Kl. Machnow u. a. legen ein beredtes Zeugnis hiervon ab. Der minder begüterte Teil der Berliner begnügt sich in seiner freien Zeit, das ist meistens Sonntag nachmittags, auf ein paar Stunden hinauszufahren. Hiermit erschöpft sich die Frage des gesamten „Verkehrs" im Grunewald.

Betrachten wir den ersten Teil etwas genauer. Nur wer mit irdischen Gütern gesegnet ist, kann sich in den Kolonien, die den eigentlichen, größtenteils dem Fiskus gehörenden Wald umgeben, sein Haus bauen und somit der verschiedenen Annehmlichkeiten teilhaftig werden. In einer halben Stunde befindet man sich im Herzen der Großstadt. Eine rasche Zugfolge vom frühesten Morgen bis in die Nacht hinein läßt die Entfernung gar nicht gewahr werden. Leider ist nur ein geringer Prozentsatz der Berliner Bevölkerung in der Lage, der Wohltat teilhaftig zu werden, den Wald richtig auszunutzen, d. i. im Walde zu wohnen. Daß dieser Teil auch die gebotenen Schönheiten mit künstlerischem Verständnis zu sehen und zu genießen versteht, dürfte anzunehmen sein. Es soll nur an den mit Segeljachten und Motorbooten bedeckten Wannsee erinnert werden. Obwohl der Grund und Boden zum Anbau erheblich teurer ist wie in den östlichen oder nördlichen Vororten, so finden sich immer noch genügend Käufer, die sich hier niederlassen. Das beweisen die aufgezählten Landhauskolonien, die eine raschere Entwicklung zu verzeichnen haben, wie die Landhaussiedelungen im Norden, Osten oder einem anderen Teile von Berlins Umgebung. Es zeigt sich hier wieder einmal der Zug nach dem Westen. Kommt es doch vor, daß Villenbesitzer in einem anderen Vororte ihr Haus verkaufen, um sich im Westen, in der Grunewaldzone, anzubauen. Wollte irgend eine Gesellschaft oder Behörde für ihre Beamten eine Landhauskolonie gründen und zwar im Osten oder Norden, sicher würde ein großer Teil der Beamtenschaft ungern seinen Wohnsitz nach dort verlegen; während für ein Heim in einer Grunewaldkolonie alle ohne Ausnahme zu haben wären.

Nun zum anderen Teile, der durch die Ausflügler gebildet wird. Als unverrückbares Bild erscheint da die Berliner Familie, die mit Kind und Kegel hinauszieht, auf dem Waldboden ihr Lager aufschlägt und Stullenpapier, Eierschalen, leere Bierflaschen und andere unerfreuliche Dinge in selbstherrlicher Rücksichtslosigkeit zurückläßt. Ganz so schlimm sieht es in Wirklichkeit nicht aus. Doch muß dem Berliner der Vorwurf gemacht werden, daß das Ziel seiner Ausflüge nicht ein landschaftlich schöner Punkt, sondern fast stets eine Wirtschaft mit Restaurationsbetrieb ist. Daß diese auch oftmals herrlich gelegen ist, soll nicht bestritten werden. Allein der größte Teil der Grunewaldbesucher bleibt in den Kaffee- und Bierwirtschaften, die sich in der Nähe der Bahnhöfe befinden, und begnügt sich mit kleinen Spaziergängen in den weniger interessanten Teilen des Waldes. Selbst an sehr schönen Sonntagen sind die reizvollsten Punkte wie Pichelswerder, das Havelufer am Kaiser-Wilhelm-Turm, die Havelberge, die Pfaueninsel nicht so besucht, wie zu erwarten wäre. Die Pfaueninsel macht allerdings eine Ausnahme, weil man sie billig und bequem durch Dampferfahrten erreichen kann.

Während sich so auf einzelnen bevorzugten Punkten das Leben zusammendrängt, bleibt der größte Teil des Grunewaldes unbenützt — und, wie gesagt, nicht nur Wochentags, sondern auch Sonntags. Nur einzelne Wege, richtige Heerstraßen, die zu einem bestimmten Ziele führen, z. B. nach Schildhorn, haben einen starken Verkehr aufzuweisen. Oft sieht man auch Familien im Walde lagern, die aber merkwürdigerweise sich kein schönes Plätzchen aussuchen, sondern dicht an einem vielbegangenen Wege, sozusagen noch halb auf der staubigen Straße, die freie Natur zu genießen glauben. Es ist auch eine bekannte Tatsache, daß die Bahnverwaltung den gewaltigen Verkehr an den Sonntagen der Sommermonate kaum zu bewältigen vermag. In Abteilen für sieben Personen werden oft zwanzig und mehr Menschen befördert. Hieraus ergibt sich ein weiterer Übelstand. Die Bewohner der vorher aufgezählten Landhauskolonien können oftmals am Sonntag nur mit großen Unbequemlichkeiten nach Berlin oder von dort nach ihrer Wohnung gelangen.

All diesen Betrachtungen wird jeder, der die Verhältnisse längere Zeit beobachtet hat, beistimmen müssen. Es ist hieraus wohl mit Recht der Schluß zu ziehen, daß der Grunewald noch lange nicht in dem Maße und in der Weise ausgenutzt wird, wie es für die Berliner Bevölkerung wünschenswert wäre.

Daß die landschaftlich schönen Stellen in ihrer jetzigen Gestalt erhalten bleiben sollen, darüber braucht nicht erst gesprochen zu werden: Pichelswerder, Havelufer, Havelberge, Pfaueninsel, die Partien an den einzelnen Seen usw. Diese reizvollsten Gegenden, die Berlin in seiner nächsten Umgebung hat, mögen noch unsere Nachkommen durch ihre Eigenart, durch ihre echt märkische Schönheit mit Freude erfüllen.

Aber all diese Punkte zusammengenommen mit breiten Waldstreifen als Zugangswege machen noch nicht die Hälfte des gesamten Grunewaldes aus. Und der verbleibende Teil, der, wie vorher festgestellt, nur wenig Anziehungskraft ausübt, ja für den großen Strom der Besucher gar nicht da ist, kann nicht als landschaftlich hervorragend angesehen werden. Wohl ist es hochstämmiger Wald, aber fast gar kein Laub, nur nackte Kiefern, wie Telegraphenstangen ragen oft in gleichmäßigen Abständen nüchtern in die Luft. Unterholz ist nur selten zu finden. Wer ursprüngliche, malerische Natur sucht, wird deshalb durch diesen Teil des Waldes seinen Weg nicht nehmen. Überhaupt fährt der für Naturschönheiten begeisterte Berliner nicht nach dem Grunewald. Die reizvollen Punkte sind ihm bekannt und zu oft abgeklappert. Er fährt weiter hinaus und wird dafür reichlich belohnt. Denn das ist unbestritten, daß wir in der sonstigen Umgebung Berlins einen Auge und Herz in weit höherem Maße entzückenden Waldbestand finden — zumal von größerer Ausdehnung — wie gerade im Grunewald. Hierzu kommt noch, daß der Bewohner des Nordens und Ostens schon wegen der großen Entfernung die ihm näher gelegenen Wälder vorzieht. Der Grunewald bleibt fast ausschließlich dem Westen vorbehalten.

Fassen wir noch kurz die Gründe zusammen, die die Erhaltung des Grunewaldes in seiner jetzigen Gestalt wünschenswert erscheinen lassen und für die Allgemeinheit ausschlaggebend sind. In erster Linie darf man wohl einen berechtigten Idealismus, gepaart mit Heimatliebe, als Ursache hinstellen, der sich dagegen auflehnt, daß ein liebgewordenes Stück Natur dem Moloche Großstadt zum Opfer dargebracht wird. Dann aber ist es die Furcht, daß der Reichshauptstadt einer ihrer schönsten und dabei nahe gelegensten Ausflugsorte verloren gehen könnte. Ein Kabinettstück märkischer Naturschönheiten, das sozusagen vor den Toren Berlins sich befindet, steht für die Berliner auf dem Spiele. — Freude an Gottes herrlicher Natur ist also der zweite Grund.

Der letzte betrifft die Volksgesundheit. Als Lunge soll der Wald dem Großstädter dienen. Wer tagsüber in dem endlosen Häusermeer eingekerkert lebt, muß in seinen Ruhestunden Gelegenheit haben, ozonreiche Waldesluft einzuatmen. Keine Forderung kommt dieser an sozialem Werte gleich. Doch ist dahin zu streben, daß nicht wie bisher nur ein kleiner Teil, sondern daß ein sehr großer Teil der Bevölkerung — und nicht auf kurze Stunden — sondern in erhöhtem Maße aus den Kräften des Waldes Nutzen ziehen kann.

Überschauen wir jetzt die letzten Abschnitte noch einmal. — In ausführlicher Weise haben wir die „obwaltenden örtlichen Erfordernisse des Wohnens, des Verkehrs und der Gemeinsamkeit“ einer kritischen Beleuchtung unterzogen. „Die örtlichen Gepflogenheiten und Bestrebungen“ sind gleichfalls eingehend gewürdigt worden. Jetzt können wir auf dieser Grundlage fußend mit Stübbens Worten „verbessernd und umgestaltend“ eingreifen und den Grunewald einer „vollkommeneren Entwicklung entgegenführen“.

Zwei Fragen drängen sich da zunächst auf und heischen eine Beantwortung. Einmal: Kann der von den Ausflüglern gemiedene also unbenutzt bleibende Teil des Waldes, etwa 3355 ha, eine Verwendung finden, die den allgemeinen Wünschen nicht widerspricht? — Ferner: Ist eine andere Benutzungsart des Grunewaldes wie die gegenwärtige möglich — die gegenwärtige, wo nur ein ganz geringer Bruchteil der Bevölkerung in ihm wohnt und lebt, der größere Teil aber nur als flüchtiger Besucher am Sonntag für ein paar Stunden ihn kennen lernt?

Um auf den ersten Punkt zu antworten, muß man sich klar machen, daß wohl bei einer Bevölkerungszunahme von Berlin der Besuch des Grunewaldes beeinflußt wird; aber es werden nur die bisher bevorzugten Stellen einen stärkeren Verkehr aufweisen — die nüchternen, uninteressanten bleiben auch später unberührt. Es steht also keinerlei Bedenken entgegen, diesen Teil einer Verwendung und Verwertung zu erschließen. Überhaupt kann es doch nicht als das erstrebte Ziel angesehen werden, daß der Berliner von einem so großen und nahe gelegenen Waldkomplex keinen anderen Nutzen haben soll, als für zwanzig Pfennige einmal in der Woche auf ein paar Stunden hinausfahren zu dürfen, und das auch nur an den schönen Sonntagen der Sommermonate. All diese Gedanken und Erwägungen ließen einen Vorschlag heranreifen, dessen Inhalt jetzt mit kurzen Worten skizziert werden soll. Die vier folgenden Punkte stellen eine Art Programm vor:

1. Der Grunewald ist in städtischen Besitz zu bringen. Die Forstverwaltung erhält einen angemessenen Preis, dessen Höhe durch Berücksichtigung noch näher festzulegender Umstände gegeben wird.
2. Die landschaftlich schönen Stellen sind in ihrem jetzigen Zustande der Allgemeinheit zu erhalten (etwa $^4/_9$ des gesamten Grunewaldes).
3. Die übrig bleibenden $^5/_9$ werden für weitläufige Einfamilienhausbebauung erschlossen — und zwar so weitläufig, daß der jetzige Eindruck des Waldes bestehen bleibt.
4. Die Stadt gibt dieses Land an Selbstbauende in Erbpacht. — Hierdurch wird es möglich, den Preis für den gesamten Grunewald hinlänglich zu decken. Ferner kann ein Werk vollbracht werden, das in sozialer, ethischer und volksgesundheitlicher Beziehung für eine Millionenstadt zur Notwendigkeit geworden ist.

Dies ist die knappe Antwort auf die im Anfange als Problem aufgestellten Sätze. Zur Begründung der Ausführbarkeit und zur Untersuchung über den Wert und die Vorteile des Vorschlages sollen die folgenden Zeilen dienen.

(Fortsetzung folgt in Heft 10.)

CHRONIK

AD. HARTUNG.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G. Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

PREISAUSSCHREIBEN für die Mitglieder des Architekten-Vereins zu Berlin. Auf dem Gelände der Berliner Terrain- und Bau-Aktien-Gesellschaft in Steglitz soll der Platz II an der Einmündung der Straße 10 in die Straße 6 (Bismarckstraße) durch einen Torbau abgeschlossen werden. Das Gelände ist zurzeit an dieser Stelle noch unbebaut, der Platz bereits angelegt. Die Tiefe des Torbauwerks soll ungefähr 4 m, die Höhe bis zum Hauptgesims etwa 10 m betragen: Giebel, Aufbauten usw. sind ohne Einschränkung zulässig.

Zwischen der Gemeinde Steglitz und der Gesellschaft ist ferner folgendes vereinbart:

Die Besitzer der Eckgrundstücke sind berechtigt, je zur Hälfte die in dem Torbau sich ergebenden nutzbaren Räume zu nutzen oder nutzen zu lassen und zu diesem Zwecke zwischen ihrem Grundstück und dem Torbau Durchgänge und Verbindungen herzustellen.

Für die Gestaltung des Torbaues sollen jedoch in erster Linie künstlerische Gesichtspunkte maßgebend sein.

Die Kosten des reinen Torbauwerks sollen 20 000 Mk. nicht überschreiten.

Für die Fassaden der Eckgrundstücke sind die Bestimmungen der Vorortbauordnung vom 28. Mai 1907 maßgebend (§ 15): 4 Geschosse, 18 m Hauptgesimshöhe.

Als Entwurfsunterlagen erhalten die Bewerber:

a) 1 Uebersichtsplan 1:2500
b) 1 Lageplan der Einmündung der Straße 10 1:200
c) Grundrisse des Erd- und Obergeschosses der Eckgrundstücke 1:200

} im Sekretariat des Vereins zu entnehmen oder von dort auf Ansuchen postfrei zu beziehen.

Zur Darstellung des Entwurfs werden verlangt:

1. Grundriß des Torbaues 1:200.
2. Ansicht nach der Straße 6 mit dem anschließenden Fassadensystem der Eckgrundstücke, soweit es zur Klarstellung der Gesamtverhältnisse erforderlich ist, 1:100.
3. Ein Schaubild vom Platze aus.

Die Entwürfe sind spätestens bis zum Donnerstag, den 15. Oktober d. J., abends 8 Uhr, im Sekretariat des Architekten-Vereins, Berlin W. 66, Wilhelmstraße 92/93, einzureichen.

Zur Preisverteilung stehen zur Verfügung 600 Mark und zwar

ein erster Preis von 300,— Mark
„ zweiter „ „ 200,— „
„ dritter „ „ 100,— „

Auf einstimmigen Beschluß des Preisgerichts kann die Gesamtsumme der ausgesetzten Preise auch in anderer Weise verteilt werden.

Die Beurteilung der Arbeiten erfolgt durch den Beurteilungsausschuß des Architekten-Vereins.

Die preisgekrönten Entwürfe werden durch den Spruch des Preisgerichts Eigentum der Berliner Terrain- und Bau-Aktien-Gesellschaft. Der Architekten-Verein behält jedoch das Recht, dieselben in seiner Wochenschrift oder in sonstiger Weise zu veröffentlichen.

Wettbewerb um Skizzen zur Bebauung des Grundstückes der BEAMTENBAUGENOSSENSCHAFT IN METZ, gelegen an der Kirchstraße und den Straßen Nr. XIV und XV, Block 41 und 42 des Bebauungsplanes von Sablon.

Preisgericht: Cailloud, Regierungsbaurat, Doering, Postrat, Fleischer, Stadtbaumeister, Herzfeld, Baurat, Militärbauinspektor, Jacob, Postsekretär, Lorenz, Militärbauinspektor, Dr. Schulz, Landgerichtsrat, als Ersatzmann Donnevert, Rechtsanwalt.

Zugelassen sind im Gebiet des Deutschen Reiches wohnende Architekten deutscher Reichsangehörigkeit.

Bedingungen und Lageplan gegen portofreie Einsendung von einer Mark, die Bauordnung von Sablon für 0,60 Mark zu beziehen durch den 2. Vorsitzenden der Genossenschaft, Stadtbaumeister Fleischer, Metz, Deutsches Torhaus, an den auch die Entwürfe

bis längstens 20. September 1908, mittags 12 Uhr,

porto- und bestellgeldfrei eingeliefert sein müssen.

Preise: 1 erster von 1000 Mark,
1 zweiter von 600 Mark,
1 dritter von 400 Mark.

Wettbewerb um Skizzen für die Gestaltung und Bebauung des Marktplatzes und für den Neubau eines RATHAUSES UND SPRITZENHAUSES ZU DELMENHORST unter den in dem Großherzogtum Oldenburg, in dem Freistaate Bremen und in der Provinz Hannover wohnhaften oder geborenen Deutschen.

Die Entwürfe sind spätestens bis zum

Dienstag, den 15. Dezember d. Js.,

an die Registratur des Stadtmagistrates Delmenhorst einzureichen.

Der erste Preis beträgt 2000 Mk., der zweite 1000 Mk., der dritte 500 Mk. Außerdem behält sich das Preisgericht vor, weitere Entwürfe zu einem Preise von je 300 Mk. der Rathausbaukommission zum Ankaufe zu empfehlen.

Preisgericht: Bürgermeister der Stadt Delmenhorst, Koch, Vorsitzender, Beigeordneter der Stadt Cöln, Landesbaurat a. D. Rehorst, Direktor des Gewerbemuseums zu Bremen, Professor Högg, Großherzoglicher Baurat Rauchheld zu Oldenburg, Ratsherr der Stadt Delmenhorst, Stadtbaumeister Kühn, Ratsherr der Stadt Delmenhorst, Direktor der Delmenhorster Linoleumfabrik „Ankermarke", Gericke, Mitglied des Gesamtstadtrates der Stadt Delmenhorst, Kaufmann Mühlenbrock.

Programme und Unterlagen sind von der Registratur des Stadtmagistrates Delmenhorst zu beziehen.

DAS NEUE RATHAUS IN SPANDAU. Die Entwürfe für das neue Rathaus in Spandau, die jetzt öffentlich ausgestellt sind, weisen nach einem Berichte des Beurteilungsausschusses keine wesentlichen Verstöße gegen die vorgeschriebenen Bedingungen auf; die meisten der 29 Entwürfe bieten beachtenswerte und ansprechende Lösungen, so daß alle Entwürfe an die Mitglieder des Ausschusses zur Prüfung verteilt worden sind. Der Ausschuß hat jetzt seine Prüfungsarbeit beendet und folgende fünf Arbeiten preisgekrönt: Erster Preis: Entwurf mit dem Kennwort „Segelboot", Verfasser Postbauinspektor Drescher in Steglitz und Regierungsbaumeister Berghoff in Spandau; zweiter Preis: Kennwort „Bürgerstolz II", Professoren Reinhardt und Süßenguth in Charlottenburg;

dritter Preis: Kennwort „Städtebau“, Regierungsbauführer Edmund Neue in Pankow; vierter Preis: Kennwort „Geschlossener Rathausplatz“, Architekt Hessel in Charlottenburg; fünfter Preis: Kennwort „Stadtplatz“, Regierungsbaumeister Boehden in Berlin. Der Beurteilungsausschuß für den Rathauswettbewerb äußerte sich über die mit dem ersten Preise gekrönte Arbeit der Herren Drescher-Steglitz und Berghoff-Spandau folgendermaßen: Städtebaulich kann die Aufgabe als glücklich gelöst angesehen werden. Die Verbindungsstraßen sind sämtlich gut durchgeführt, ohne die geschlossene Wirkung des Platzes vor dem Rathause zu stören. Durch die Erweiterung wird der Schmuckplatz an der Havel nicht beeinträchtigt. Die Anordnung der Räume im Gebäude selbst ist im allgemeinen günstig. Vor allem verdient die geschickte Unterbringung der Diensträume für die Polizei hervorgehoben zu werden. In der Steuerkasse würde eine ähnliche Anordnung wie in der Sparkasse sein. Nicht gelöst ist der Zugang zur Wohnung des Oberbürgermeisters. Auch die Wohnung selbst läßt in der Einteilung noch zu wünschen übrig. Die Repräsentationsräume sind in der Verbindung untereinander und zur Wohnung des Oberbürgermeisters in gute Beziehung gebracht. Der Verfasser hat die Massen in großzügiger Weise bewältigt. Der Turm steht im Straßen- und Stadtbild an der richtigen Stelle. Die schlichte und dabei würdige Architektur ist besonders lobend hervorzuheben, sie würde zu dem ausgeworfenen Einheitspreis herzustellen sein, den Zweck des Gebäudes trefflich zum Ausdruck bringen und auch im Gesamtbild der Stadt bedeutend hervortreten.

BAUAUSSTELLUNG STUTTGART 1908. An den Stadtgarten, der den Eingang zur Ausstellung bildet, schließt sich ein Platz mit der Gewerbehalle an. Unmittelbar hinter dem Musiktempel und der Gastwirtschaft des Stadtgartens erheben sich die Sonderbauten. Zuvorderst liegt ein Bau der Ziegelwerke Höfer & Cie, Stuttgart; biegen wir dann nach rechts ab und umgehen die bekannte kleine Teichanlage, so sehen wir nacheinander das Sommer- und Ferienhaus des Regierungsbaumeisters Dollinger, das ländliche Arbeitereinzelwohnhaus, das im Auftrag des Geheimen Kommerzienrats Junghans in Schramberg die Beratungsstelle für das Baugewerbe erbaut hat, die Weinwirtschaft der Architekten Schmohl & Stähelin, das unter Bäumen versteckte Familienhäuschen im amerikanischen Stil der Herren Stahl und Bossert und die Kegelstube einer Gartenkegelbahn des Baugeschäfts Barth & Söhne, Stuttgart, die während der Ausstellung gleichzeitig einen Sektausschank birgt.

Treten wir nun näher an die Gewerbehalle heran, so erheben sich in der Flucht der Kanzleistraße der Rohbau der Württembergischen Baugewerksberufsgenossenschaft, mit verschiedenen Gerüstkonstruktionen und Schutzvorrichtungen, der offene Tempel von Wilh. Ruppmann, Stuttgart, mit einem Ziegelei-Brennofen und vorn nach dem Gewerbehallenplatz zu das Haus zum Brunnen der Architekten Lambert & Stahl, in dessen Unterstock eine Konditorei nebst Damenkaffee eingerichtet ist. Vor der Gewerbehalle hat noch das in drei Tagen zu erbauende Tektonhaus des Baurats Hengerer Platz gefunden, während daneben das große Haus vom Gewerbevereine Stuttgart erbaut ist. Jenseits des Einganges zur Gewerbehalle erheben sich zwei konstruktiv interessante Bauten, die Eisenbetonhallen der Firmen Rek und Otto Böhmler G. m. b. H., während sich eine dritte Eisenbetonhalle von Wayß und Freitag weiterhin an der Schmalseite des Platzes befindet. Dazwischen ist noch das Sonderhaus des Architekten Hennings, das die Einrichtung für die Handelsschule und Handelsakademie Zügel in Calw beherbergen wird, errichtet. Im Winkel beim Realgymnasium liegen der Bau des Asphaltgeschäfts von Wilh. Burck, Stuttgart, und eine Schulbaracke, in der das städtische Hochauamt Stuttgart seine Tätigkeit an der Hand von Plänen und Modellen zeigt. Nun folgt der Gewerbehalle breit gegenüber gelagert der große Bau, in dem die Vereinigten Stuttgarter Möbelfirmen in 13 Einzelräumem und einem Ehrensaal ihr Können vorführen werden. Jenseits davon bis hart an die Rückseite der Stadtgartenwirtschaft heran, liegen das Arbeiterhaus der Württembergischen Kattunmanufaktur Heidenheim von Architekt P. Manz, das Arbeiter-Doppelwohnhaus der Firma Ulrich Gminder G. m. b. H., Reutlingen, das Professor Theodor Fischer erbaut, und das Gemeindehaus vom Verein für ländliche Wohlfahrtspflege nach Entwurf der Architekten Klatte & Weigle. Im Winkel hinter diesen drei Gebäuden berühren wir eine Ausstellung von Gartenmöbeln und eine Ausstellung von Baumaschinen verschiedener Firmen, sowie die Bauten des Teer- und Asphaltgeschäfts von Wilh. Volz, Feuerbach und der Bacula-Industrie (J. J. Ziegler) in Wildberg.

Schreiten wir wiederum in die Anlagen des Stadtgartens hinein, so haben wir hier noch zur Rechten den Bau der Württembergischen Dampfbackofenfabrik E. Retter, Cannstatt, sowie den des Duroplattenwerks G. m. b. H., Konstanz, zu besichtigen, ehe wir unseren Rundgang als beendigt ansehen dürfen.

DIE EINGEMEINDUNG VON SCHMARGENDORF NACH WILMERSDORF ist in vertraulichen Besprechungen der Schmargendorfer Gemeindevertreter lebhaft erörtert worden. Mit dieser Eingemeindungsfrage ist eine andere Angelegenheit, die Schaffung einer elektrischen Schnellbahn für Schmargendorf, eng verbunden. In Schmargendorf besteht das Verlangen, einen Anschluß an die nunmehr gesicherte Wilmersdorfer Schnellbahn in der Weise zu erlangen, daß die Bahn vom Fehrbelliner Platz über den Hohenzollerndamm bis zur Auguste-Viktoria-Straße in Schmargendorf verlängert und von hier bis in die Kolonie Dahlem hinein weitergeführt wird. Für die Eingemeindung wird ferner geltend gemacht, daß durch eine Verschmelzung der beiden Vororte die schon seit Jahren schwebende Grenzregelung im Bereiche der Ringbahn bequem aus der Welt geschafft werden kann, und daß beide Kommunen bereits hinsichtlich der Kanalisation einen Zweckverband bilden. Schmargendorf zählt 6200 Einwohner und besitzt eine Grundfläche von rund 400 ha, wovon etwa ein Viertel der Handelsgesellschaft für Grundbesitz gehört; Wilmersdorf ist etwa 840 ha groß.

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Wir bitten um gefällige Zusendung aller einschlägigen neuen Bücher und Schriften, die wir unter dieser Übersicht regelmäßig anzeigen werden; wir übernehmen aber keine Verpflichtung zur Besprechung und Rücksendung.

ICH WEISS BESCHEID IN BERLIN. (380 Seiten auf dünnstem Papier in bequemem Taschenformat, mit Pharusplänen und 24 Illustrationen. Preis 1,— Mark, geb. 1,50 Mark. B. Behr's Verlag, Berlin W. 35). — Unter der Mitarbeit hervorragender Fachgelehrter und Schriftsteller wie Georg Bernhard, Friedrich Dernburg, Albert Dresdner, Edmund Edel, Dr. v. Erdberg, Julius Hart, Anselm Heine, Theodor Kappstein, Otto Kynörck, Conrad Matschoß, D. Friedrich Naumann, Hans Ostwald, Geheimrat Proskauer, Ernst Schur u. a., ist hier ein ebenso praktischer wie literarisch wertvoller Führer entstanden, der in klarster, systematischer Verteilung auf 30 Kapitel ein schier unerschöpfliches Material an allem Sehenswerten und Wissenswürdigen in Berlin bietet. Die Wünsche der Vergnügungs- und „Schnellreisenden“ wie die der Studienreisenden jeder Art sind in gleicher Weise berücksichtigt.

HANDWERKER- UND KUNSTGEWERBESCHULE CREFELD. Bericht über das Schuljahr 1907. Erstattet vom Direktor Professor Wolbrandt. Mit Bilderschmuck nach Aufnahmen heimatlicher Baukunst Crefelds in der Fachklasse für Architektur von Lehrer Biebricher gezeichnet.

FÖRDERUNG DER WOHNUNGSREFORM durch die Deutschen Versicherungsanstalten, herausgegeben vom Deutschen Verein für Wohnungsreform. Zu beziehen durch die Geschäftsstelle des Vereins Frankfurt a. M, Hochstr. 23. 1908.

ZUM FÜNFZIGJÄHRIGEN BESTEHEN DER FIRMA RUD. OTTO MEYER. Inhaber: Ernst Schrell, Ingenieur. Ingenieurbureau und Fabrik für Heizungs- und Lüftungsanlagen. Hamburg. Berlin. Bremen. Kiel. Frankfurt a. M. Posen. Eine Chronik in Wort und Bild in zwei Teilen zur Feier am 4. Juli 1908 im Kreise der Beamten und Arbeiter der Firma.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

Norden

Bommersdorf

Bondorf

Rhöndorf

Rhein - Strom

0 5 10 20 30 40 M.

Bebauungsplan de

Von Dr.-Ing.

Gedruckt und verlegt

Honnef am Rhein.

ci in Aachen.

smuth A.-G., Berlin.

Platzkonkurrenz für das Reiterdenkmal Ludwig XV. in Paris.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Entwurf 2. B. Titron.

Entwurf 3. C. Boffrand.

Entwurf 4. F. Boffrand.

Entwurf 5. F. Boffrand.

Platzkonkurrenz für das Reiterdenkmal Ludwig XV. in Paris.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU.

1908

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Entwurf 11. L. Aubry.

Entwurf 13. N. Slotz.

Entwurf 16. Q. Rousset.

Entwurf 17. R. Tolard.

Platzkonkurrenz für das Reiterdenkmal Ludwig XV. in Paris.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Entwurf 12. M. Contant.

Entwurf Gabriel.

Platzkonkurrenz für das Reiterdenkmal Ludwig XV. in Paris.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

5. Jahrgang 1908 10. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

Abb. 1.

DIE FORTFÜHRUNG DER ÖSTLICHEN STADTERWEITERUNG VON MANNHEIM.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Nach den Mißerfolgen von St. Johann und Pforzheim war den Architekten die Entscheidung des Wettbewerbes in Mannheim ein besonders harter Schlag. Stimmen unter ihnen wurden laut, es verlohne sich überhaupt nicht mehr, an Wettbewerben im Städtebau teilzunehmen. Inzwischen haben Landshut in Bayern, Bonn a. Rh. und Stolpe-Hermsdorf b. Berlin sie wohl eines anderen belehrt, wenngleich auch über diese Wettbewerbe noch viele und zum Teil nicht unberechtigte Klagen erhoben worden sind. Es mag einstweilen dahingestellt bleiben, ob und inwieweit Wettbewerbe für die Aufgaben des Städtebaues zu empfehlen sind?! Diese Frage ist von so großer Bedeutung, daß sie nicht so nebenher abgetan werden kann; ihr muß noch einmal gründlich auf den Leib gerückt werden —

Angriffspunkte sind dazu in Fülle vorhanden. Jedenfalls werden in Zukunft die zeichnerischen Anforderungen herabgesetzt werden müssen, da es gar keinen Zweck hat, zur Darstellung von Ideen, von Entwürfen — denn nur um solche kann es sich handeln — einen großen Maßstab oder gar eine Erfüllung derjenigen Vorschriften zu fordern, die lediglich zur förmlichen Festsetzung fertiger Bebauungspläne notwendig sind.

Auch in Mannheim ist viel vergebliche Arbeit aufgewendet worden; von 57 Entwürfen wurde keiner des ersten Preises für würdig erachtet, und doch waren hervorragende darunter, von denen gleich beim ersten Rundgange fünf, und beim zweiten Rundgange noch weitere zwei ausgeschieden wurden, auf die hier noch näher eingegangen werden soll. Im Überschwange der Begeisterung für die junge Städtebaukunst mag sich bei manchem Bewerber die Phantasie vielleicht zu weit vom Boden der Wirklichkeit entfernt haben; andererseits aber war im Preisgericht offenbar der Standpunkt nüchterner Nützlichkeit und unmittelbarer Ausführbarkeit zu stark in den Vordergrund gerückt. Deshalb möge zunächst das Urteil über die preisgekrönten, bezw. angekauften Entwürfe hergesetzt sein, indem auf das — auf Seite 95 des vorigen Jahrganges mitgeteilte — Programm Bezug genommen wird.

Entwurf (Kennwort: Ungezwungen) von Rudolf Linkenheil, Katastergeometer in Schramberg, mit dem II. Preise ausgezeichnet (siehe Tafel 73). „Das Netz der Hauptstraßen ist in trefflicher Weise angelegt: der Zug der Augustaanlage nach der Bahnunterführung an der Seckenheimer Straße mit berechneter Absicht unterbrochen, um den Durchgangsverkehr nach der Seckenheimer Straße abzuschieben. Besonders glücklich ist die Verlängerung der Möhlstraße nach der Pfalzgrafenstraße hinter dem Abschlusse der Augustaanlage. Eine zweite Unterführung unter der Preußisch-Hessischen Bahn ist in zweckmäßiger Weise angeordnet. Straßenbahnen sind in allen Hauptstraßen vorgesehen, sogar etwas überreichlich, aber durchweg mit günstigen Krümmungsverhältnissen. Die in mäßiger Breite vorgesehenen Nebenstraßen teilen das Gebiet zwischen den Hauptlinien in gut bebaute Blöcke. Das der Bebauung entzogene Gelände ist zwar nicht unbeträchtlich, aber gut zusammengehalten und auf den Luisenpark konzentriert. Lobend hervorzuheben ist, daß bei der nur einmaligen Durchquerung des Parkes mittels nur einer Hauptstraße noch eine Verbindung der beiden getrennten Parkteile durch eine Unterführung hergestellt ist. Dagegen dürfte eine reichere Verbindung der beiden getrennten Stadtteile durch Fußwege zu empfehlen sein.

Die zweckmäßig zu den betreffenden Stadtgebieten liegenden öffentlichen Gebäude sind im wesentlichen geschickt verwendet zu Prospekten und zur Bildung wirkungsvoller Platzanlagen. Der Abschluß der Augustaanlage ist jedoch zu wenig energisch. Die Ausstellungshalle liegt sehr geschickt zu den aus allen Stadtteilen zusammenführenden Straßen. Die Kreuzungsstelle der Straßen 10 und 5 ist verbesserungsbedürftig.“

Entwurf (Kennwort: Mannheims Nizza) von Thomas Langenberger, techn. Assistent beim Tiefbauamt Freiburg i. B., mit dem III. Preise ausgezeichnet (siehe Tafel 74). „Die Hauptlinien des Entwurfs sind zweckmäßig gelegt, ebenso die zugehörigen Straßenbahnen. Die Nebenstraßen und die Blockformen erscheinen gut angelegt. Von den öffentlichen Gebäuden ist eine Kirche als Abschluß der Augustaanlage schön benutzt; die sonstigen öffentlichen Gebäude zeigen sich in malerischen Gruppen und in guten Sehlinien. Dagegen zerschneidet das Ausstellungsgebäude den Zusammenhang des Luisenparkes und müßte verbessert werden. Die Straßenbreiten und Straßengefälle sind gut überlegt und zweckmäßig. Die Verteilung der geschlossenen und offenen Bauweise, sowie die Anordnung von Vorgärten ist wohl getroffen. Besonders ist die Lage der Villen am Rande des Luisenparkes, gegen welchen ihre Hintergärten anstoßen, ein sehr gutes Moment. Die zahlreich angeordneten Spielplätze dürften in ihrer Lage nicht glücklich gewählt sein, weil die aus ihnen entspringende Unruhe den umliegenden Häusern zuviel Unannehmlichkeiten zumutet.“

Entwurf (Kennzeichen: Mannheimer Stadtwappen) von Louis Neuweiler und Eugen Schmidt in Stuttgart, mit einem IV. Preise bedacht. „Bei der Anordnung der Hauptstraßenzüge ist die Weitsichtigkeit, mit der der Verfasser vorgegangen ist, zu loben. Er hat darauf Rücksicht genommen, daß seine Hauptstraßenzüge auch bei einer weiteren Ausdehnung der Stadt weitergeführt werden können. So hat er sich die zweckmäßige Verbindung vom Neckar nach der Unterführung an der Seckenheimer Straße als Ringstraße fortgesetzt gedacht. Es fehlt hingegen ein Hauptstraßenzug von der Gegend des Schlachthofes nach der Eisenbahnbrücke über den Neckar. Inbetreff der Stellung der Gebäude mit Rücksicht auf das Straßenbild ist zu bemerken, daß das Ausstellungsgebäude gut angeordnet ist. Als dürftig ist der Abschluß der Augustaanlage zu bezeichnen. Die übrigen öffentlichen Gebäude liegen nicht immer glücklich; ein Schulgebäude neben dem Ausstellungsgebäude scheint nicht möglich; auch liegen die Volksschulen etwas gedrängt zusammen. Die Kirchen sind gut verteilt. Die Baublöcke sind zum Teil, z. B. am Spielplatz, nicht tief genug. Der Verbrauch von Straßengelände steht im richtigen Verhältnisse zu der bebauten Fläche. Der Luisenpark ist gut verwertet, insbesondere ist anzuerkennen, daß derselbe nur durch einen Straßenzug durchschnitten wird, und daß unter diesem Straßenzug noch eine Verbindung geschaffen ist. Das Straßenbahnnetz ist wohldurchdacht und zweckmäßig.“

Entwurf (Kennwort: Mens agitat molem) von Karl Strinz, Stadtgeometer in Bonn, ebenfalls mit einem IV. Preise bedacht (siehe Tafel 75). „Das Netz der Hauptlinien ist durchweg gut getroffen; bei den Nebenstraßen ist von den gebogenen Linien ein etwas zu reichlicher Gebrauch gemacht. Die Straßenbahnen sind zweckmäßig angelegt. Straßenbreiten und Straßengefälle sind zweckentsprechend. Von den öffentlichen Gebäuden ist eine Kirche zum Abschluß der Augustaanlage verwendet und an sich günstig mit ihrer Kuppel gelegt, auffallend nur, daß die Axe der Kirche nicht mit der Axe der Augustaanlage übereinstimmt, sondern schräg gegen diese liegt. Die sonstigen öffentlichen Gebäude sind gut verteilt und angelegt, zum Teil mit schönen Perspektiven. Die Ausstellungshalle liegt zwar an passender Stelle, aber allzu versteckt gegen den Hauptzugang durch die Seckenheimer Straße. Die Verteilung der offenen und geschlossenen Bauweise ist richtig gedacht, nur hätte die Nordseite der verlängerten Augustaanlage ebenso zur geschlossenen Bauweise gerechnet werden müssen, wie es mit der Südseite ge-

schehen ist. In dem nördlichen Bezirk ist wohl etwas zu wenig Gewicht auf die Verwendung der geschlossenen Bauweise gelegt. Was die Ausnützung des Geländes betrifft, so finden sich in der östlichen Beendigung des Entwurfs allzuviel offene Plätze. Über die Entwässerung hat der Verfasser einen Entwurf vorgelegt, welcher zwar wohldurchdacht erscheint, aber in der Hauptableitung nur die Augustaanlage und nicht den vorhandenen Hauptkanal nahe dem Neckar berücksichtigt."

Entwurf (Kennwort: Mannheim) von Schrade, Regierungsbaumeister in Mannheim, angekauft. „Von den Hauptstraßenzügen sind einige recht geschickt geführt, dagegen fehlt eine gute Verbindung von der Pfalzgrafenbrücke nach der Durchfahrt in der Seckenheimer Straße, was umso empfindlicher ist, als eine zweite Durchfahrt bei der Riedbahnbrücke nicht vorgesehen ist. Auch die Verbindung von der Möhlstraße nach dem nördlichen Erweiterungsgebiet ist noch verbesserungsfähig. Straßenbahnen sind im Plan nicht eingetragen, allerdings im Erläuterungsbericht erwähnt. Sie würden aber dem Bedürfnisse kaum genügen. Die Aufteilung der Baublöcke ist im allgemeinen zweckmäßig, doch teilweise zu weitgehend. Die Längen- und Querprofile der Straßen sind gut gewählt. Die Ausnützung des Geländes ist eine gute, der Luisenpark naturgemäß erweitert und unter den kreuzenden Querstraßen verbunden. Die Anordnung der Spielplätze am Ende des Parkes und am Fuße des Eisenbahndammes ist gutzuheißen. Die Lage der öffentlichen Gebäude ist eine zweckmäßige. Der Platz am Ende der Augustaanlage verspricht eine gute Wirkung und vermittelt in zwangloser Weise die Abzweigung der jetzigen Alleestraße. Die Ausstellungshalle ist am Neckar oberhalb der Pfalzgrafenbrücke gedacht und es ist, da sie dort auf Höhe des Hochwasserdammes gelegt werden muß, ein freier Blick nach dem Neckar und der Bergstraße einerseits, über den Luisenpark andererseits gesichert."

Im ganzen waren 10 Entwürfe in engerer Wahl; außer den eben angeführten also noch fünf, die gleichfalls vom Preisgerichte schriftlich beurteilt worden sind, hier aber aus Platzmangel nicht näher besprochen werden können. Es waren: „Draußen im Gartengrün", „Terra", „Rheingold", „Viribus unitis" und „Ost". Ferner wird die Wiedergabe der preisgekrönten Entwürfe auf „Ungezwungen", „Mannheims Nizza" und „Mens agitat molem" beschränkt, um die vielseitige künstlerische Auffassung der Aufgabe durch Hinzufügung einiger weiterer Entwürfe, wie vorhin schon angedeutet, wenigstens mit dem einen oder dem anderen besonders anziehenden Blatte zu zeigen. Denn die preisgekrönten Entwürfe zeigen viel verwandtes miteinander und sind verhältnismäßig arm an Ideen, die fruchtbare Anregungen für die Ausarbeitung der Bebauungspläne zu geben vermöchten.

Auffällig ist namentlich bei den drei davon mitgeteilten Entwürfen die häufige Wiederkehr von unschönen Dreieckslösungen, wie auf Tafel 73 mit den verlorenen Garteninseln im Zuge der Parkbrücke, oder wie auf Tafel 74 mit einer spitz ausgezogenen Garteninsel im Neckarbauviertel zwischen 180 m langen Baublöcken bei 50 m Grundbreite — ganz abgesehen von vielen anderen die Straßenmitte verstellenden Inselanlagen, oder von spitzwinkligen Zusammenführungen mehrerer Verkehrstraßen mit Straßenbahnen — oder endlich wie auf Tafel 75 mit einer Gabelung zwischen Luisenpark und Neckar auf 120 m Länge bei 60 m Basisbreite. Derartige Fehler sind in den folgenden Entwürfen fast durchweg vermieden, deren Reihenfolge übrigens eine rein zufällige ist, wie auch die mehr oder weniger kurze Besprechung keinen Maßstab für eine Abstufung abgeben soll. Es wird lediglich dabei beabsichtigt, die Hauptpunkte herauszuheben, von denen die einzelnen Verfasser ausgegangen sind und zu denen neue Gedanken geführt haben.

Entwurf (Kennzeichen: M | M) von W. Spannagel, Architekt in München (siehe Tafel 76). Die vom Friedrichplatze als dem Ausgangspunkte für die Stadterweiterung herkommende Augustaanlage ist in sanftem Bogen mit 36 m Breite fortgesetzt, den verlängerten Luisenpark durchschneidend, bis in die Mitte der Rennwiese hinein als breite Zufahrt zum neuen Neckarviertel, nachdem sie von dem sich am Parkrande entlangstreckenden Ausstellungsbau in der Mitte überbaut worden ist. Da wo die Krümmung der Augustaanlage beginnt, ist ein wenig seitwärts eine Kirche zum Abschluß vom Friedrichplatze aus gesehen hingesetzt und da, wo die verlängerte Augustaanlage von der ebenfalls fortgeführten Maximilianstraße gekreuzt wird, eine Schulhausgruppe mit Torbau (siehe Textbild 1). Dann ging der Verfasser von der Form und der Größe der Baublöcke aus, deren Aufteilung für offene Bauweise in einer dem Erläuterungsberichte beigefügten Skizze dargestellt ist. Er hat versucht, die Stadterweiterung in charaktervollen Einklang mit der bestehenden Stadt zu bringen, allerdings nicht in Wiederholung des Quadratsystems, sondern in der Unterordnung der Nebenstraßen unter die Hauptstraßen, wobei die Wohnstraßen teils mit, teils ohne Vorgarten, teils für offene und teils für geschlossene Bauweise vorgesehen sind (siehe Tafel 77).

Entwürfe (Kennworte Parkbrücke und Lux) von Hans Bernoulli, Architekt in Berlin. Im letztgenannten Entwurfe (siehe Tafel 78) ist die Augustaanlage ebenfalls durch eine Baugruppe (mit Kirche und Vorhof in Hufeisenform) abgeschlossen und dann seitwärts im Bogen abzweigend an der Parkanlage entlang weitergeführt, die an ihrem Ende wieder von dem Ausstellungsbau abgeschlossen wird. Langgezogene Baublöcke, sparsam von Nebenstraßen durchzogen, passen sich dem Gelände an.

In dem anderen Entwurfe bildet die vertiefte Parkanlage (Tafel 79) mit der als Brücke herübergeführten Verkehrstraße und dem seitlich davon am Parkrande angeordneten Ausstellungsbau das Hauptmotiv. Die überlegte Einteilung der Straßen nach charakteristischen Gesichtspunkten lassen die hier im Texte (Abb. 2—5) beigefügten Profile erkennen, worunter namentlich auch die Anordnung von offener Bauweise ohne Vorgärten auffällt, sodaß die Bauflucht in der Lücke zwischen zwei Häusern durch eine Gartenmauer fortgesetzt wird. Die Korsostraße am Neckar ist als einseitige Aussichtstraße gedacht.

Entwurf (Kennwort: Pigage) von Hermann Esch und Arno Anke mit R. Waldschütz, Architekten in Mannheim (vergl. Lageplan auf Tafel 80). Der naheliegende Gedanke, die Augustaanlage durch eine öffentliche Baugruppe (siehe Abb. a, Tafel 81*) abzuschließen, kehrt auch hier

*) Des Zusammenhanges wegen werden dieser Nummer sämtliche sich auf den Mannheimer Wettbewerb beziehenden Abbildungen mit im Ganzen 12 Tafeln beigegeben, sodaß für die folgende Nummer nur noch vier Tafeln verbleiben. D. S.

Abb. 2.

STRASSE J

Abb. 4.

NÖRDLICHE CORSOSTRASSE

Abb. 3.

STRASSE K

Abb. 5.

NECKARDAMM

Abb. 2—5.

wieder; von diesem Knotenpunkte zweigt die Zufahrtstraße zum neuen Neckarviertel ab. Da der Park hier nicht wie in fast allen anderen Entwürfen verlängert worden ist, so wird er auch von keiner Verkehrstraße durchschnitten; ihn sollen nur einige abkürzende Gehwege durchqueren. Am Eingange zum neuen Stadtviertel schließt ihn der Ausstellungsbau ab, dem andererseits ein Verkehrsplatz vorgelagert ist, von dem die „große" Allee mitten durch das neue Stadtviertel hindurchgeht, eine großzügig gedachte Anlage im Charakter der Barockgartenkunst mit vertieftem Mittelrasen und je 4 Baumreihen zu beiden Seiten (siehe nebst einigen anderen Straßenschnitten die Textbilder 6—9), deren Mittelaxe auf der einen Seite durch ein Galeriegebäude (Abb. b auf Tafel 81) und auf der anderen Seite durch einen Rundhof betont ist. Die Architekten geben selbst zu ihrem Plane etwa folgende Erläuterung:

„Die glatte Durchführung von Verkehrstraßen allein gibt noch kein gutes Straßennetz, wenn nicht die architektonischen Rücksichten ebenso wesentlich mitsprechen. Dazu gehört vor allem die Geschlossenheit der Straße, die nicht nur ästhetisch, sondern ebensogut auch technisch so hinreichend begründet ist, daß demgegenüber geringfügige Verkehrsumwege nicht ins Gewicht fallen. Ein verhältnismäßig dünn bewohntes Stadtviertel ist schließlich nicht dazu da, dem Durchgangsverkehr zu dienen, sondern vor allem dem Wohnbedürfnisse.

Ganz entsprechend den klaren Absichten des Programms und den Eigenschaften des sich zwischen Neckar, Luisenpark und Eisenbahn erstreckenden Geländes sollte hier ein Stadtviertel zum ruhigen Wohnen entstehen (nach Art einer Gartenstadt).

Deshalb wurde ein Zentrum mit einer reichen gärtnerischen Anlage als große Mittelaxe senkrecht zum Neckar

Abb. 6.

SCHNITT: I-I

Abb. 7.

SCHNITT: II-II

SCHNITT: III-III

Abb. 8.

SCHNITT IV-IV

Abb. 9.

SCHNITT V-V

Abb. 6—9.

angenommen. Hier liegt der künstlerische Schwerpunkt der Aufgabe, hier müßte sich die ganze künstlerische Gestaltungskraft entfalten, so stark, daß der Eindruck davon im Beschauer haften bleibt und dem ganzen Stadtviertel ein besonderes, eigenartiges Gepräge verleiht.

Alle zuführenden Straßen sind durchweg als große Raumbilder gestaltet, also (in der Wirkung!) geschlossen und mit Zielpunkten, und so, daß in der Hintereinanderfolge die Raumeindrücke sich steigern und in der großen Allee ihren Höhepunkt erreichen.

Diese Entwicklung wird nur durch streng architektonischen Aufbau des Viertels erreicht, durch maßvolle, strenge Verhältnisse in sich, zu einander und zum Ganzen. Unser Entwurf erhebt den Anspruch (im gegenseitigen Abwägen all dieser praktischen und ästhetischen Gesichtspunkte) einer beachtenswerten Lösung.

Es ließ sich erwarten, daß es sich bei diesem Wettbewerb nur um Gestaltung der Hauptidee handeln müßte, daß hingegen die technische Bearbeitung des Planes (als in diesem Fall ohne Schwierigkeiten zu bewerkstelligend) nicht zum Gegenstand des Wettbewerbes gemacht würde."

Entwurf (Kennwort: Fröhlich Pfalz) von M. Weizel und A. Lorenz, Architekten in Karlsruhe i. B. Die Verfasser haben (vergl. Lageplan Tafel 82) den Luisenpark verlängert, von einem Spielplatz unterbrochen, bis zur Ridbahn, die durch den Park getrennten Baugebiete wieder durch Verkehrstraßen verbunden, die den Park durchqueren. Der Ausstellungsbau ist in gleichzeitige Beziehung zum Parke wie zum Neckar gesetzt. Im Anklang an die Mannheimer Altstadt sind ziemlich quadratische Baublöcke vorgesehen, zur Erzielung eigenartiger Straßenbilder zum Teil mit tiefen von Mauern einzufriedigenden Vorgärten. Bei der Aufstellung öffentlicher Gebäude ist stets eine Bildwirkung angestrebt (siehe Tafel 83).

Entwurf (Kennwort: Weg hast Du allerwegen, an Mitteln fehlt Dir's nicht) von Eberhardt und Henes, Architekten in Stuttgart. Während die Verkehrstraßen schlank durchgeführt erscheinen, sind die Wohnstraßen häufiger unterbrochen, um den Verkehr künstlich fern zu halten. Die Augustaanlage ist in gerader Richtung fortgesetzt, um die Allee auf der Kuhweide zu erhalten, deshalb als Doppelstraße mit einer vertieften gärtnerischen Mittelanlage. Vor dem Ausstellungsbau ist ein Monumentalplatz geplant (siehe Tafel 84).

Entwurf (Kennwort: Summerdag) von Bromer und Lorenz, Architekten in Stuttgart. Der Ausstellungsbau ist mitten auf die Rennwiese gesetzt mit einer Platzanlage (siehe Tafeln 85 und 86). Infolgedessen durchquert auch die Hauptverkehrstraße den erweiterten Luisenpark, der außerdem noch von der als Ringstraße fortgeführten Maximilianstraße durchschnitten wird. Gut ist der Spielplatz hinter dem Ausstellungsgelände bis zum Neckar, u. U.

auch zu Ausstellungszwecken verwendbar. Offene Bauweise ist zwischen der Pfalzgrafenstraße, der verlängerten Augustaanlage und südlich vom Parkringe einerseits und nördlich vom Parkringe zwischen Ausstellungshalle und Neckar andererseits vorgesehen. An Stelle der halboffenen Bauweise östlich des Ausstellungsgebäudes bis zum Bahndamme für Kleinwohnungen, wäre geschlossene Bebauung mit großen Innengärten vorzuziehen.

In künstlerischer Hinsicht kommt es also auf drei Hauptpunkte an. Der erste betrifft den Abschluß der Augustaanlage, der am besten durch Versetzung der Straße zu erreichen ist, wie auch die Mehrzahl der Entwürfe (nur gerade der an erster Stelle ausgezeichnete nicht) angenommen hat.

Der zweite Punkt betrifft die Verlängerung des Luisenparks, die zu einer Durchquerung mit einer oder gar mehreren Verkehrstraßen ge- und verführt hat. Die eine notwendige Verkehrstraße hat Bernoulli — und ähnlich hat es Linkenheil versucht — mit einer Brücke über den vertieften Parkring geführt. Esch und Anke mit Waldschütz haben auf eine Verlängerung des Parks überhaupt verzichtet und jene Verkehrstraße am Parkende vorbei in das Neckargebiet fortgesetzt. Im Gegensatze dazu haben einige preisgekrönte Entwürfe den Parkring reichlich oft durchschnitten.

Der dritte Punkt endlich betrifft die Lage des Ausstellungsbaues, die sehr verschieden gewählt worden ist, jedenfalls aber so gewählt werden muß, daß der Bau nicht das neue Stadtviertel am Neckar gegen die Stadt hin gewissermaßen versperrt — darin liegt eine Schwäche im Entwurfe von Spannagel —, daß der Bau nicht zu entfernt von der Altstadt liegt, wie die an sich schöne Anordnung von Bernoulli zeigt, und daß nicht der Bau durch eine mehr oder minder gleichgiltige oder gar versteckte Aufstellung, wie sie einige preisgekrönten Entwürfe aufweisen, der höchstmöglichen Steigerung des Stadtbildes Abbruch tut.

Möge bei weiterer Bearbeitung des Planes die reiche Auswahl an Gedanken noch die notwendige Berücksichtigung finden.

DAS PROBLEM DES GRUNEWALDES.

Von JOHANNES BARTSCHAT, Architekt, Berlin.

(Fortsetzung und Schluß aus Heft 9).

Der Gedanke einer Bebauung des Grunewaldes war bisher stets auf Widerspruch gestoßen. Allerdings fürchtete man eine Vernichtung des gesamten Waldbestandes und zumal der landschaftlich bevorzugten Teile. Durch die anfangs wiedergegebene Erklärung des Landwirtschaftsministers trat eine Beruhigung ein, desgl. durch die Worte des Oberlandforstmeisters, der in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses sich dahin aussprach, daß an dem Grundstock des Grunewaldes nicht gerührt werden soll. Wenn aber der Grundstock nur als $^4/_9$ des gesamten Waldes gedacht ist, weil er dann die sämtlichen schönen Punkte umfaßt, also so groß ist wie die im vorliegenden Aufsatze zur Erhaltung bestimmten Flächen, so bleibt die Gefahr bestehen, daß der verbleibende große Teil einer spekulativen Bebauung verfallen kann. Ja, selbst wenn man nicht so schwarzseherisch sein wollte, ließe sich die Befürchtung nicht von der Hand weisen, daß in kurzer Zeit ein Einengen und Einkreisen des Grunewaldes durch die Bodenspekulation bevorstände. Denn die rasch fortschreitende Bevölkerungszunahme von Berlin übt einen gebieterischen Zwang aus, große Flächen der Bebauung zu übergeben. In erster Linie kommt der Westen in Frage. Das weiß jeder, der die örtlichen Verhältnisse kennt. Hier könnte nun von der Kommune ein großes soziales Werk vollbracht werden. Die große Zahl der Landhauskolonien, die in den letzten Jahren aus dem Boden gewachsen sind, liefern den Beweis, wie sehr der Großstädter danach lechzt, aus den Mietkasernen herauszukommen. Es ist nicht nur das Wohnen im Eigenhause, das so viele Vorteile in sich birgt, sondern vor allen Dingen das Leben in freier Natur, in gesunder Waldesluft, das den Städter zum Landhause zieht.

Alle Bestrebungen der letzten Jahre, den Landhausbau in Deutschland einzubürgern, sind aus den elenden Wohnverhältnissen zumal der Großstädter hervorgegangen. Jede größere Stadt besitzt heute ihre Einfamilienhauskolonien. Überall, wo die Natur besondere Reize bietet — im Gebirge und an der See — finden wir Landhaussiedelungen. Große industrielle Unternehmungen haben für ihre Arbeiter Kolonien mit Einzel- und Gruppenhäusern angelegt. Ein Beweis, daß auch der weniger Bemittelte nicht unbedingt in vielstöckigen Mietkasernen eingepfercht leben muß. Durch Gründung von Gartenstädten, die zumal in England Erfolge aufzuweisen haben, durch Sommerhäuser usw. zeigt sich der Wunsch, aus der Enge des Häuserblocks herauszukommen. Der Gedanke auf eigener Scholle zu leben ist verlockend, und muß das Eigenhaus mit Recht als ein ethischer Faktor ersten Ranges gelten. Denn nichts stärkt das Heimatsbewußtsein so und fördert den sittlichen Wert der Familie zu erkennen, wie ein eigenes Besitztum. Das Eigenhaus kann geradezu als Symbol der Familie bezeichnet werden.

Schon oft hat das Wohnungselend der Großstädter die Allgemeinheit beschäftigt, und wird von Fachleuten die Forderung aufgestellt, daß der größte Teil der Städter im Einzelhause wohnen soll. Aber wie weit sind wir hiervon noch entfernt. Der Wohlhabende baut sich sein Haus in freier, luftiger Gegend. Der Mittelstand, Kaufmann und mittlerer Beamter, ist verdammt in der Mietkaserne zu wohnen und dafür $^1/_4$—$^1/_5$ seines Einkommens zu opfern. Diese Zustände sind oft beleuchtet worden, und man ist sich darüber einig, daß nur mit Hilfe der Kommune eine Linderung des Übels eintreten kann. Merkwürdiger Weise wurde bisher von seiten der städtischen Verwaltungen nur geringe Aufmerksamkeit der Wohnungsfrage entgegengebracht. Beleuchtung, Pflasterung, Be- und Entwässerung und viele andere Dinge, die für die Gesundheit und das wirtschaftliche Leben der Bürger erforderlich sind, manchmal auch nur der Bequemlichkeit und des schönen Aussehens wegen geschaffen werden, haben in steter Förderung einen hohen Stand der Entwicklung erreicht und gehören zu den vornehmsten Aufgaben der Selbstverwaltung.

Nur die Wohnverhältnisse, die Schaffung von Wohnstätten für die Bürger, die Hergabe billigen Baulandes haben bisher nicht im entferntesten die gleiche Fürsorge erfahren. Obwohl es geradezu als Pflicht einer städtischen Verwaltung angesehen werden muß, in dieser Beziehung voran zu gehen. Von vielen Fachleuten wird heute den Städten geraten, Bodenpolitik zu treiben, in Grund und Boden zu spekulieren, da dies der Allgemeinheit zu gute kommt.

Leider befindet sich der Boden, auf dem die Bürger wohnen sollen, immer noch in den Händen der privaten Spekulation. In späterer Zukunft wird man es für selbstverständlich halten, daß Städte auch in dieser Beziehung vorausschauende Politik treiben und sich große Flächen sichern. Denn man wird noch mehr der Forderung Rechnung tragen müssen, daß das Wohnen offener und weiträumiger zu erfolgen hat. Nur der Geschäftsverkehr wird sich in einem hochwandigen Straßenmeer abspielen. In der Geschäftsgegend ist aus diesem Grunde eine vertikale Ausdehnung zulässig. Zum Wohnen kann man sich horizontal ausdehnen. Dieser Satz, so oft ausgesprochen, bedarf noch immer der Wiederholung.

Bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes für Groß-Berlin wird deshalb die Forderung, daß der Großstädter landhausmäßig wohnen soll, gebührende Berücksichtigung finden müssen.

Wenn es uns ernst ist mit der hygienischen und ethischen Forderung der offenen Bebauung, so muß für das Berlin der Zukunft eine solche geschaffen werden. Denn sicherlich ist diese von gleicher Wichtigkeit wie die Erhaltung eines Waldbestandes in der nächsten Umgebung der Stadt. Alle Hebel wären in Bewegung zu setzen; es dürfte hierfür nichts zu kostspielig sein. Die ersten Fachleute sollten ihren Einfluß in die Wagschale werfen, damit die Bedeutung der Angelegenheit auch an den maßgebenden Stellen erkannt wird. Oder wir halten die Forderung nicht für so wertvoll und lassen die offene Bebauung als Luxus für die Gutgestellten, die schon jetzt Zeit und Gelegenheit haben, sich täglich genügend in frischer Luft zu tummeln! — Der Städtebauer weiß, daß mit Rücksicht auf die hohen Bodenpreise eine Erfüllung der idealen Bedingungen nicht erwartet werden darf; aber sein soziales Gewissen wird ihn hier um jeden Fuß breit kämpfen heischen.

Der Grunewald bietet nun die Möglichkeit, ein Stück der geforderten Landhausbebauung in die Tat umzusetzen. Aber, wie schon vorher erwähnt, soll nicht der ganze Wald bebaut werden. Die landschaftlich reizvollen Stellen mit breiten Zugangstreifen von den Bahnhöfen aus bleiben unberührt, wie es auf dem beigefügten Plane angegeben ist (siehe die nachgelieferte Tafel 70/71). Der verbleibende Teil wird einer weitläufigen Bebauung freigegeben, und zwar in weit höherem Maße weitläufig, als es bei einer anderen Landhauskolonie der Fall ist. Nur in langen Streifen ziehen sich die einzelnen Häuser an den Waldstraßen hin. Da die Bewohner nur für den Platz des Hauses Bäume fällen würden, so bliebe der jetzige Gesamteindruck des Waldes bestehen. Die freundlichen Häuschen dürften sogar zur malerischen Belebung des Bildes beitragen. Straßen-Entwässerung und Befestigung, Gas, elektrisches Licht und Wasserleitung müßten natürlich wie in anderen Kolonien geschaffen werden. Ohne diese Dinge will kein Kulturmensch mehr leben. Außer den Einzelhäusern könnten auch der geringeren Kosten wegen Reihenhäuser, 4—5 Einfamilienhäuser aneinander gebaut, zugelassen sein, die sich schon an verschiedenen Orten viele Freunde erworben haben. Auch ist die Ausnutzung des Grundstückes in mancher Beziehung vorteilhafter, wie Heimann im „Städtebau", Jahrgang 3, Heft 3, nachgewiesen hat.

Nach einer Schätzung kann der Grunewald in dieser Weise etwa 16700 Einfamilienhäuser aufnehmen, von denen jedes auch einen eigenen Garten besitzt. Das sind ungefähr 100 000 Einwohner. Und trotzdem behält er noch immer sein gegenwärtiges Aussehen. Ja, er kann sogar wie bisher von den Ausflüglern benutzt und begangen werden; denn auf 1 ha sind nur rund 5 Häuser angenommen, 4 mal weniger wie sonst angängig in Landhauskolonien. Selbstverständlich müßte eine gründliche und sorgfältige Durcharbeitung des gesamten Planes nach der verkehrstechnischen, ökonomischen und künstlerischen Seite noch erfolgen. Auch hätten bei der Ausführung nur wirklich gute Architekten die Entwürfe der Landhäuser zu liefern. So würde es möglich sein, daß ein nach jeder Richtung hin hervorragendes Werk geschaffen werden kann.

Die planmäßige Besiedelung und Bebauung von Waldstraßen mit großen freigehaltenen Zwischenräumen wäre etwas durchaus Neues, von Goecke in dem eingangs erwähnten Aufsatze zuerst vorgeschlagen, und nicht zu vergleichen mit den üblichen Landhauskolonien, die ein viel zu nahes Aneinanderrücken der Häuser aufweisen. Natürlich hätte die Bebauung in einzelnen Abschnitten zu erfolgen. Die entferntesten Teile würden wohl erst in einigen Jahrzehnten in Angriff genommen werden. Auch die Anlage von Bahnen, Wasserleitungen usw. könnte demnach allmählich fortschreiten entsprechend den Bedürfnissen. — Die Entfernungen spielen keine Rolle; denn wir erleben es hoffentlich bald, daß der Weg vom Potsdamer Platz bis Wannsee in 20 Minuten zurückgelegt werden kann. — Die Besitzübernahme des immerhin riesigen Geländes hätte etwa in der Weise zu erfolgen, daß die Gesamtkaufsumme festgelegt, aber daß nur ein bestimmter Teil, vielleicht $^1/_{20}$ (also ungefähr 300 ha) bar bezahlt wird. Erst nach Erschließung und Verwertung dieses Teiles wäre der nächste gleich große Abschnitt in Angriff zu nehmen und zu bezahlen usf. Es ist dies der übliche Weg der Kostendeckung bei Erwerb größerer Gelände.

Fragt man nun, weshalb gerade der Grunewald für einen derartigen Vorschlag geeignet erscheint, so lassen sich verschiedene Gründe anführen. Der vornehme Westen, die guten Verbindungen und vor allen Dingen die Gefühle des Publikums, das für eine Villa im Grunewald sehr viel übrig hat. Und hiermit kommen wir zum zweiten Punkte. Nicht der kleine Mann in erster Linie, sondern der gut gestellte Bürger begehrt ein Haus im Grunewald sein eigen nennen zu können. Das zahlungsfähige Publikum kommt also hier in Frage. Somit ist eine Vorbedingung der Rentabilität geschaffen. Gleichfalls ist es wohl als sicher anzunehmen, daß eine rege Nachfrage eintreten wird. Die Stadt als Käuferin und dann als Verkäuferin setzt nicht zu viel auf das Spiel, kann sogar noch ein Geschäft machen. Andererseits wird die Forstverwaltung einen angemessenen Preis als Entschädigung erhalten können.

Nun soll aber ein soziales Werk vollbracht werden. Die Stadt müßte zu diesem Zwecke Baustellen an Selbstbauende abgeben, und zwar zu solchen Preisen, daß sie

selbst nur einen üblichen, nicht zu hohen Prozentsatz als Gewinn herausschlägt. Ferner dürfte der Boden nur in Erbpacht auf eine gewisse Reihe von Jahren überlassen werden, damit selbst in späterer Zeit der Grunewald nicht der Spekulation verfallen kann. Auch wäre es angebracht, daß Behörden und große industrielle Unternehmungen für ihre Beamten in gleicher Weise Land erwerben. Es würden sich, wie es in ähnlichen Fällen geschieht, Baugesellschaften auftun, die unter erleichternden Bedingungen (Benutzung einer Lebensversicherungspolice usw.) die Ausführung des Baues übernehmen. Ausführbar und ohne Zweifel von hohem Werte für die Allgemeinheit ist der Plan. Das Wohnen im eignen Hause darf nicht nur als Luxus der wohlhabenden Kreise angesehen werden. Allerdings muß sich der Deutsche von verschiedenen Vorurteilen loslösen, dann können wir auch so billig wie die Engländer bauen. Vor allem nicht die viel zu hohen Zimmer verlangen; bei Anordnung des Grundrisses die höchste Sparsamkeit walten lassen usw. Es gibt bis jetzt nur wenig Architekten, die der letzten Forderung ganz gerecht werden und trotzdem eine gute künstlerische Lösung hervorbringen. Oftmals wird auch das beste Können durch den Unverstand des Bauherrn zu nichte gemacht.

Gehen wir jetzt noch kurz auf den lautgewordenen Vorschlag ein, den Grunewald in einen Park umzuwandeln. Wir wissen, daß die reizvollen Stellen — rund 2684 ha groß und 12 mal so groß wie der Berliner Tiergarten — erhalten bleiben sollen. Hiermit besitzen wir schon große Parkflächen. — Aber an diese Waldidyllen die Hand legen und sie zu Parks auffrisieren, muß unbedingt verhindert werden. In der Natürlichkeit, in der zum Teil erhaltenen Ursprünglichkeit liegt gerade der malerische Reiz. Und es ist zweifelsohne ein ästhetischer Rückschritt, wenn aus einem landschaftlich hervorragenden Walde ein sogenannter Verschönerungsgarten gemacht werden soll. Gerade die Urwüchsigkeit ist es, die dem Berliner am Grunewald gefällt. Er will nicht auf bekiesten Wegen gehen, künstlich angelegte und gepflegte Rasenflächen, Beete, Ruhebänke und andere Zeichen der „ordnenden Menschenhand" gewahr werden. Er will hinaus in ungeschminkte Natur. Der Grunewald soll etwas anderes sein wie ein vergrößerter Tiergarten. Und dann — was kostet die Unterhaltung eines so großen Parkes!

Natürlich sind Parkanlagen auf Bodenflächen, die kein oder nur spärliches Wachstum aufweisen, durchaus am Platze, desgleichen, wo es sich darum handelt, ein großes Grundstück zu einem gartenkünstlerischen Gebilde umzuformen. Ein öffentlicher Park dient zur Erholung und zur Augenweide. Als Luftreiniger für die Umgebung kann er nur in beschränktem Maße angesehen werden. Denn eine viel einfachere und bessere Durchlüftung der Straßen kommt von oben. Durch Luftströmungen, Winde in Verbindung mit Sonne und Niederschlägen findet in erster Linie die Reinigung der Atmosphäre in den Straßen statt. Die staubige und im Sommer unerträglich dunstige Potsdamer Straße und der Potsdamer Platz in Berlin sind ein Beispiel, wie wenig ein großer Park — nämlich der nahegelegene Tiergarten — auf die Verbesserung der Luftverhältnisse Einfluß hat.

Wollte man aus dieser letzten Tatsache für die Neuanlage ganzer Stadtviertel Schlüsse ziehen, so müßte unbedingt der offenen Bauweise der Vorzug gegeben werden. Ein Mittelweg sind die vielfach empfohlenen Parkstraßen, die sowohl bei offener als auch bei geschlossener Bebauung Anwendung finden können. Selbstverständlich muß bei Stadterweiterungen stets mit den vorliegenden Umständen gerechnet werden. Kommt es doch hierbei nicht nur auf die zweckmäßige Aufschließung von neuem Bauland an, sondern auch darauf, daß der alte, eng bebaute Stadtkern nicht noch mehr eingeschlossen wird.

In einem 1904 erschienenen Büchlein „Großstadterweiterungen" von L. Hercher, wird angenommen, daß die Altstadt genügend große Park- und Gartenflächen besitzt. Dies ist in Wirklichkeit fast nie der Fall. Die Altstadt die sich als Geschäftstadt in den meisten Fällen ausgebildet hat, besitzt viel zu wenig Luftbehälter wie Parkanlagen und breite Gartenstraßen. Bei einer Großstadterweiterung wird man deshalb stets dazu kommen, hierauf das meiste Gewicht zu legen. Je größer der bestehende Stadtkern ist, desto nötiger sind derartige Lungen. Berlin mit seinen Mietkasernen besitzt nur einige wenige Erholungsstätten dieser Art. Tiergarten, Friedrichshain, Humboldthain sind die Oasen in der Steinwüste. Deshalb mußte auch Goeckes Forderung, einen Wald- und Parkgürtel für Groß-Berlin zu zu schaffen, allseitig Zustimmung erfahren. Für eine stetig wachsende Millionenstadt ist die erreichbare Nähe von rings gelagerten Wald- und Parkflächen ein unbedingtes Bedürfnis. Daß dieses große Waldgebiet in eine Hand vereinigt wird, ist als eine weitere Notwendigkeit gefordert worden — und mit vollem Recht. Nur wenn große Bodenflächen in städtischem Besitz sind, kann dem Bodenwucher und einer ungesunden Ausschlachtung von Grund und Boden mit Erfolg entgegengetreten werden. Durch ein weises Vorsorgen wird den Bürgern billiges Wohnland gesichert.

Und wenn wir noch weiter vorausschauen wollen und uns den Zustand in hundert oder zweihundert Jahren vergegenwärtigen, so ist mit Sicherheit anzunehmen, daß die fortschreitende Kultur auch für den ärmsten Teil der Bevölkerung ein menschenwürdiges Wohnen fordern wird. Sollten dann die Bodenpreise der Großstadt so hoch sein, daß z. B. ein neues industrielles Unternehmen seine Angestellten nicht in offener Bauweise ansiedeln kann, so wird man nicht dahin kommen, die Wohnungen für diese übereinander zu türmen und Kasernen zu bauen, sondern die ganze industrielle Anlage wird nach einem vielleicht zehn Meilen entfernten Orte verlegt, wo noch billiges Bauland zu haben ist. — Hierdurch wären auch die natürlichen Grenzen der Großstadt gegeben. Allerdings müßte erst eine gesetzliche Regelung des Wohnungswesens eintreten.

Nun zurück zum Grunewald. Die vorgeschlagene Besiedelung mit kleinen zerstreut liegenden Landhäusern und Häusergruppen soll nie Stadt werden, nie den äußeren städtischen Charakter annehmen. Die Bewohner sind und bleiben Groß-Berliner, die nur ihr Heim in einer schönen, waldigen Gegend haben. Gar zu oft findet man den verkehrten Ehrgeiz, der aus einer malerischen Kleinstadt, aus einer idyllischen Dorfanlage mit Gewalt eine Weltstadt machen will. Dann könnten wir ja gleich auf dem kahlen, baumlosen Gelände, das wir in großen Mengen um Berlin besitzen, Straßenzüge anlegen und Häuser bauen. Leider findet man ein derartiges Vorgehen an einzelnen Stellen von Berlins Umgebung. Auf trostlosem, ödem Felde ohne Strauch, ohne Baum sind Landhäuser und

Villen hingesetzt, so daß man eher Furcht und Abneigung vor dem Wohnen in freier Natur bekommen kann. — Nein, in diesen einförmigen Gegenden sollten, wenn der Boden nicht gar zu sandig oder der geschlossenen Bebauung und der Bodenausschlachtung schon verfallen ist, Anpflanzungen stattfinden. Mit geringen Mitteln wäre dieses Ziel zu erstreben, und schadete es gar nichts, wenn erst in zwanzig bis dreißig Jahren das Aussehen eines Parkes erreicht würde. Nach diesem Zeitraume könnten auch diese Gartenflächen, wenn nötig, zum Teil eine Besiedelung erfahren. Doch das ist Zukunftmusik. Hier sollte nur hervorgehoben werden, daß einer Millionenstadt genügend Mittel zur Verfügung stehen, um ihren Bürgern billiges uud gutes Wohnland zu verschaffen. Dieser von Jahr zu Jahr dringender werdenden Pflicht wird sich eine sozial geleitete Kommune auf die Dauer nicht entziehen können.

Natürlich ist alles eine Rechenaufgabe. Und nur ein Entwurf, der eine gewisse Verzinsung verspricht, kann auf Verwirklichung hoffen. So ist es auch mit dem Vorschlage, den Grunewald betreffend. Er soll erhalten werden. Darum muß die Stadt ihn ankaufen. Der Fiskus steht gottlob nicht auf dem Standpunkte des privaten Bodenbesitzers, wie sich verschiedentlich gezeigt hat, und nimmt hoffentlich mit einer mäßigen Kaufsumme vorlieb. Andererseits wäre die ideale Umgestaltung des zukünftigen Berlin überhaupt nicht möglich; denn der Fiskus, dem die meisten Wälder um Berlin gehören, ist hierbei der wichtigste Faktor, was schon an einer Stelle der Denkschrift Groß-Berlin besonders hervorgehoben wird. Die Zehlendorfer und die Machnower Forst befinden sich allerdings zum großen Teil in Privathänden; aber selbst nach Ausscheiden dieser Flächen bleibt immer noch ein riesenhaftes Gebiet für unseren Vorschlag übrig. Der Preis für den Grunewald muß durch eine teilweise Bebauung wieder herausgeholt werden, durch eine Bebauung, die — wie gesagt — durchaus nicht für den Wald zu fürchten ist, ja vom Standpunkt des modernen Städtebauers empfohlen werden kann. Auch daß die aufgewendeten Kosten für Straßenanlagen, Wasserleitung, u. U. Bahnhofsbau usw. mit Leichtigkeit wett gemacht werden, ist gar keine Frage. Den Beweis liefern die verschiedenen mit Gewinn arbeitenden Landhausbaugesellschaften, die bei durchaus nicht billigem Landerwerbe die gesamten Anlagen aus eigenen Mitteln bestreiten mußten.

Erschien auch zuerst der Gedanke unannehmbar, den Wald mit Häusern zu durchsetzen, so steht doch fest, daß die Allgemeinheit einen größeren Nutzen vom Walde hierdurch hat, schon dadurch, daß die soziale Forderung einer besseren Wohnweise zum kleinen Teil in Erfüllung gehen kann. — Es ist das einzige Mittel, den Wald den Berlinern zu erhalten. Der Fiskus will und muß verdienen. Daß der an der Döberitzer Heerstraße gelegene etwa 300 ha große Teil einer Privatgesellschaft verkauft wurde zur Anlegung einer Landhauskolonie, zeigt, wie sehr der Wald eingeschnürt werden kann, und was als Grundstock hiervon übrig bleibt. — Man darf eben nicht sagen: Wir wollen den Grunewald so lassen, wie er ist. Das wäre verfehlt. Es muß unbedingt etwas geschehen, solange die Möglichkeit noch vorhanden und das Opfer nicht unerschwinglich ist.

Wir sind am Schluß. Der Wunsch, eine Lösung des aufgestellten „Problems" zu finden, die alle Beteiligten befriedigen würde, war schwer. Die großen idealen Gedanken des Waldschutzes mußten hochgehalten werden. Sie bildeten die Grundnote in dem Vorschlage, der als ein Baustein des zukünftigen Gesamtplanes von Groß-Berlin gedacht ist. Deshalb konnte auch das Wort aus „Des Knaben Wunderhorn": Floret silva undique . . . . mit voller Berechtigung dem Aufsatze vorangestellt werden.

KLEINE MITTEILUNGEN.

ÜBER DEN STÄDTEBAU UND SEINE GESETZLICHE REGELUNG. Vortrag, gehalten auf dem VIII. Internationalen Architektenkongresse zu Wien 1908 von Architekt Eugen Faßbender, Wien.

Der Baukunst hehre Aufgabe ist es, den Menschen nicht nur schöne, sondern auch zweckmäßige und gesunde Wohnstätten zu schaffen.

Diese Aufgabe zu erfüllen, ist in erster Linie der Städtebau berufen, denn er ist grundlegend im gesamten Bauwesen. Wie zur Errichtung eines Gebäudes vorerst der Bauplan für das Ganze und alle seine Teile festgestellt sein muß, falls das Werk gelingen soll, so muß auch zur Errichtung, Regelung oder Erweiterung einer menschlichen Siedelung, sei es eine große oder kleine Stadt, ein Markt oder ein Ort, der Grundplan festgelegt sein, der zielbewußt und weitausschauend in Zeit und Raum dem Wachstum der Siedelung die Wege weist.

„Der Städtebau ist" — um mit Camillo Sitte, dem Altmeister des modernen Städtebauwesens, und mit Theodor Goecke zu sprechen — „die Vereinigung aller technischen und bildenden Künste zu einem großen geschlossenen Ganzen; der Städtebau ist der monumentale Ausdruck wahren Bürgerstolzes, die Pflanzstätte echter Heimatsliebe; der Städtebau regelt den Verkehr, hat die Grundlage zu beschaffen für ein gesundes und behagliches Wohnen der nun schon in überwiegender Mehrheit in den Städten angesiedelten modernen Menschen, hat für die günstigste Unterbringung von Industrie und Handel zu sorgen und die Versöhnung sozialer Gegensätze zu unterstützen. So wie das gesamte staatliche, bürgerliche und individuelle Leben den Inhalt des täglichen Gebarens und Gehabens einer städtischen Bevölkerung bildet, so ist die bauliche Anlage und Ausgestaltung der Stadt hierfür die äußere Form, das Gefäß, das diesen Inhalt einschließt, und deshalb gehört dessen naturgemäße richtige Entwicklung mit unter die wichtigsten Aufgaben moderner Kulturarbeit; der Städtebau hat nicht bloß individuellen und kommunalen Interessen zu dienen, sondern hat geradezu volkstümliche und allgemein staatliche Bedeutung."

Trotzdem der Städtebau so sehr in die Entwicklung der Städte und Orte eingreift und dadurch mitbestimmend für das Wohl und Wehe ihrer Einwohner wird, ist die Erkenntnis seines Wesens und seiner segensreichen Wirksamkeit doch noch nicht genügend in die breiten Schichten der Bevölkerung gedrungen und ist das Städtebauwesen auch noch nicht einer staatlichen Regelung zugeführt worden.

Der Grund hierfür liegt darin, daß der moderne Städtebau erst in den letzten Jahrzehnten überhaupt Beachtung fand.

Vor dem Zeitalter des Dampfes fand eine langsame Entwicklung und Vergrößerung der Städte und Orte statt, wenn nicht gar ein Stillstand zu verzeichnen war.

Mitte des vorigen Jahrhunderts aber, als im Völker- und Kulturleben ein mächtiger Aufschwung eintrat, als die Eisenbahnen den Verkehr, die Maschinen die Produktion in ungeahnter Weise vervielfachten — als die Bevölkerung im allgemeinen und durch die zumeist dem hohen Stande der ärztlichen Wissenschaft und Hygiene zu verdankende Sterblichkeitsverminderung bedeutend zunahm, da trat eine in früheren Zeitperioden nicht gekannte Erscheinung zutage: die Städte wuchsen aus diesen Ursachen und weiter durch den außergewöhnlichen Zuzug der Landbevölkerung, der mit Recht eine neuzeitliche Völkerwanderung vom Land in die Städte genannt wurde, in überaus rascher Weise an; insbesondere wuchsen

die Großstädte ins Ungemessene und wurden zu Wohnstätten von Millionen und Millionen Menschen.

Zu dieser Erscheinung gesellt sich ein Gegensatz. Die Vergrößerung und Übervölkerung der Städte und das dadurch immer mehr dem Bedürfnisse der Menschen nach freier Natur zuwiderlaufende ungesunde Zusammendrängen in die Steinmassen der Häusermeere zwingt die Stadtbewohner, zeitweise — besonders in der heißen Jahreszeit — die drückende Enge der Städte zu verlassen, um das Land aufzusuchen. Das war einst Modesache der oberen Zehntausende; jetzt ist es aber ein dringendes Bedürfnis der breitesten Schichten, in erster Linie der geistig Arbeitenden.

Die Folge dieser Erscheinung, der Stadtflucht, ist das Entstehen von Sommerfrischen und Kurorten aller Art im Gebirge, auf Höhen, an Seen und am Meeresstrande.

Durch das rasche Anwachsen der menschlichen Wohnstätten treten an das Bauwesen der Neuzeit ganz außerordentliche Anforderungen heran. Der Wohnungsbedarf in den Städten in erster Linie und dann auch in den als Sommerfrischen und Kurorten dienenden Orten wuchs ganz enorm, und um ihm nachzukommen, entstanden und entstehen daselbst in schnellster Weise zahlreiche Neubauten, neue Straßen und ganze Stadtteile.

Anfangs verfügte man über keine Erfahrung, wie diese rasche Zunahme der Bautätigkeit zu regeln sei. Es fehlte an Vorbildern, man tastete und versuchte, ging planlos und willkürlich vor. Übelstände bedenklichster Art waren die Folge davon.

Das fallweise Bestimmen von Baulinien und Baulinienteilen und das willkürliche Anordnen von Bauten und Anlagen aller Art, beides ohne Hinblick auf das Große und Ganze, ohne Rücksicht auf die Zukunft der Städte, war deren fernerer Entwicklung nicht nur oft hinderlich, sondern gereichte ihnen auch zum Schaden. Derart wurden in kurzsichtiger Weise Anordnungen getroffen, die entweder in absehbarer Zeit wieder mit den größten Opfern geändert werden mußten oder aber ständige Übel blieben. Man legte oft Stadtteile ganz verkehrt an, verbaute sie systemlos oder viel zu dicht, vergaß auf die Sonderung von Wohn-, Geschäfts- und Industrievierteln, vergaß auf Plätze und öffentliche Grünanlagen, legte seinerzeit, ohne auf die Ausdehnung der Städte bedacht zu sein, die Eisenbahnlinien zu knapp und zumeist in gleicher Höhenlage daran, so daß nun die Bahnstraßen gleich eisernen Klammern die Städte umfassen und deren Verkehr und Wachstum beeinträchtigen, wenn nicht gar behindern.

Abhilfe hierfür war dringend geboten; Mittel und Wege mußten gefunden werden, um einen geregelten, organischen Ausbau der Städte zu ermöglichen. Hierzu entstand im Laufe der letzten Jahrzehnte ein eigenes Fach der Baukunst, die Städtebaukunde, die derzeit auf Grund der gemachten Erfahrungen und eifriger, umfassender Studien und Arbeiten hervorragender Vertreter der Baukunst eine hohe Stufe einnimmt. Ihre Aufgabe ist es, durch weit ausblickende Regelungs- und Erweiterungspläne für das Wachsen und Gedeihen der Städte und Orte in baukünstlerischer, verkehrstechnischer, volksgesundheitlicher, sowie auch volkswirtschaftlicher und sozialer Hinsicht für die Zukunft vorzusorgen.

Eine besondere und äußerst wichtige Aufgabe des modernen Städtebaues liegt darin, in den werdenden Riesenstädten größere Flächen Landes von der Verbauung freizuhalten und zu bepflanzen. Das ist eine unabweisliche Notwendigkeit.

Der Mensch braucht zu seiner gesunden körperlichen und auch zur geistigen Entwicklung Licht und Luft, sowie Bewegung und Erholung in Gottes freier Natur. Je mehr die Städte anwachsen und je mehr sie dieses Lebensbedürfnis des Menschen beeinträchtigen, desto unnatürlicher und gesundheitsschädlicher wird das Leben in ihnen. Früher, als die Städte klein an Umfang waren, konnten deren Einwohner leicht und schnell aus dem Häusergewühle ins Freie gelangen; je mehr sich die Städte aber ausdehnen, desto schlechter werden deren gesundheitliche Verhältnisse. Die Bemittelten behelfen sich dagegen, indem sie für kurz oder lang die Stadt verlassen und das Land aufsuchen. Nicht so glücklich ist die arbeitende Bevölkerung, sie muß ununterbrochen in der Stadt mit ihrem Dunst, Rauch und Staub verbleiben. Wo sollen diese bedauernswürdigen Stadtbewohner die natürliche Erholung und Erfrischung in der freien Natur finden, wenn innerhalb des Stadtgebietes jedes Stückchen grünen Landes nach und nach verbaut wird und ihnen zu weiteren Ausflügen nach auswärts Zeit und Geld mangelt!

Im Interesse des Großteils der Städter ist es daher Pflicht der Stadtverwaltungen, zur rechten Zeit für die Schaffung entsprechend großer Grünanlagen vorzusorgen. Diese aus Wald-, Park- und Wiesenbeständen gebildeten Anlagen sind die Lungen der Großstädte; sie sind die gesundheitlichen Luftbehälter zwischen den Häusermassen und den Pflastersteinwüsten. Je größer und zusammenhängender diese grünen Inseln im Häusermeere sind, desto besser erfüllen sie ihre Zwecke, während kleinere und zerstreute Bestände dies nicht vermögen, sondern meist zwischen den Steinmassen verstauben und verkümmern.

Für Großstädte werden die beste Form hierfür breite, großzügig angelegte grüne Ringe oder Gürtel sein, nach welchen die Bevölkerung ohne weite Umwege vom Stadtkern aus radial gelangen kann. Diese grünen Zonen sollten zum Heile der Bevölkerung für alle Zeiten unverbaut bleiben. Eine fernere Ausbreitung der Stadt sollte nur außerhalb der Gürtel platzgreifen dürfen Die dort entstehenden Stadtteile hätten dann die gleichen Vorteile davon wie die innerhalb liegenden.

Die Wirksamkeit des Städtebauwesens liegt aber nicht nur darin, Großes und Segensreiches zu schaffen, sondern sie verhindert auch verkehrte Maßnahmen, die oft uneinbringlichen Schaden gesundheitlicher, wirtschaftlicher und künstlerischer Natur verursachen.

Aus all dem Gesagten ergibt sich die hervorragende Bedeutung des Städtebaues für das allgemeine Wohl. Es erscheint daher dringend geboten, daß der Staat ihm seine Fürsorge angedeihen lasse, daß er in die Bahnen weisend und fördernd eingreife.

Der Städtebau ist eine höhere Stufe der allgemeinen Baukunst, der er grundlegend die Wege weist zur Ausgestaltung der menschlichen Ansiedelungen, deren Sauberkeit er Hand in Hand mit der Bauordnung bezweckt. Aber nicht nur für den Hochbau ist der Städtebau maßgebend, sondern auch für den Straßen- und Wasserbau, sowie für den Eisenbahnbau innerhalb der Stadt- und Ortsgebiete.

Bisher war es zumeist leider die Gepflogenheit, daß die Gemeinden, gestützt auf ihre Selbständigkeit, bei Regelung oder Erweiterung ihrer Städte oder Orte in einer beliebigen Weise vorgingen; entweder überließen sie deren Entwicklung und Anwachsen einfach dem Walten des Zufalles oder der Willkür oder sie ließen die Pläne hierzu, anstatt von Fachleuten im Städtebau, von solchen Personen herstellen, welche mit dessen Grundsätzen nicht vertraut waren. Nur dadurch ist es erklärlich, daß so schwere Fehler geschehen konnten.

Es wäre daher im öffentlichen Interesse gelegen, wenn für weiteste Verbreitung der Kenntnis des Wesens und der Wichtigkeit der Städtebaukunst gesorgt würde und wenn die Stadtregelungen und -erweiterungen nur von solchen Technikern geplant und durchgeführt würden, welche in der Städtebaukunde wohl bewandert sind.

Die Aufgaben des Städtebaues gehören wohl zu den größten und schwierigsten, die an den modernen Techniker herantreten und deren entsprechende Lösung von weittragender Bedeutung ist. Aber nicht jeder Techniker, sei er auch der Tüchtigste in seinem Fache, ist ihnen gewachsen, wenn er nicht das Sonderfach der Städtebaukunst voll beherrscht.

Es wäre daher sehr wünschenswert, wenn der Staat eigene Lehrkanzeln für Städtebaukunde an den technischen Lehranstalten errichten würde, an denen die der Baukunst sich Widmenden, insbesondere jene, welche in den Baudienst des Staates oder der Gemeinden treten wollen, sich die Lehren des modernen Städtebaues aneignen könnten.

Gleichzeitig wäre aber auch das Recht des Staates, das Städtebauwesen zu regeln und zu beaufsichtigen, gesetzlich festzulegen.

Das Bauen kann nie und nimmer freigegeben werden; es würden sonst arge Mißstände entstehen. Es muß daher durch Gesetze geregelt werden und das dem Gesamtinteresse zuwiderlaufende Einzelinteresse dem ersteren untergeordnet werden. Der Städtebau ist aber ein unlösbarer Bestandteil des Gesamtbauwesens, und nachdem weder einzelne noch Gemeinden willkürlich bauen dürfen, sondern den Baugesetzen sich unterordnen müssen, so ist es logisch und gerechtfertigt, daß sie sich auch den gemeinnützigen Grundsätzen des Städtebaues unterordnen sollen und müssen.

Nachdem in den fortgeschrittenen Bauordnungen bereits viele Vorschriften enthalten sind, die den Städtebau berühren, wie die Bestimmungen

über die Bauweise in einzelnen Gemeindegebieten, über den Vorbehalt von Geländeflächen zu bestimmten Zwecken, über Gebäudehöhen und Straßenbreiten, über Aufteilungen und Höhenfestsetzungen usw., so könnten neue, den Städtebau betreffende Vorschriften als Ergänzung der bestehenden Bauvorschriften erlassen werden. Den Gemeinden bliebe ohne Verletzung ihrer Selbstverwaltung der Entschluß und die Anordnung der Regelungen und Erweiterungen gewahrt, jedoch unter Einhaltung der dafür gesetzlich aufzustellenden Anforderungen.

Zu diesem Behufe wären seitens des Staates die Grundsätze des Städtebaues gesetzlich festzulegen und in die Bauordnnngen aufzunehmen.

Die Erscheinung des Anwachsens der Städte zeigt eine aufsteigende Linie; eine Änderung hierin läßt sich derzeit nicht erkennen. Zwar sucht man durch Gründungen von eigenen Gartenstädten ein Gegengewicht gegen das übermäßige Wachstum der Großstädte zu schaffen, aber diese nur unter besonderen und sehr günstigen Umständen möglichen Gründungen lassen bei der gegenwärtigen außerordentlichen Bevölkerungszunahme in dem rapiden Anwachsen der menschlichen Siedelungen keinen Wandel erhoffen.

Bei der großen, weittragenden Bedeutung und dem segensreichen Wirken des Städtebaues für das Blühen und Gedeihen der Städte und Orte erscheint es somit im wohlverstandenen Interesse jedes Staates gelegen, wenn er sich seiner führend und fördernd annimmt, wenn er über die Festsetzung und Ausführung des Planes durch die Gesetzgebung die erforderlichen Bestimmungen trifft und wenn er eigene Lehrstätten für die Städtebaukunst errichtet.

Im Anschluß an diesen Vortrag wurde folgender Antrag:

> In Anbetracht der allgemeinen und großen Wichtigkeit des Städtebaues für die menschlichen Siedelungen aller Kulturstaaten ist das Thema:
>
> „Der Städtebau und seine gesetzliche Regelung“
>
> dem nächsten Internationalen Architektenkongresse zur allgemeinen Beratung vorzulegen, mit dem Zusatze, daß den Kongreßteilnehmern rechtzeitig die gedruckten Behelfe zum Studium einzusenden seien

in der Sitzung am 22. Mai einstimmig angenommen.

Gesetz vom 4. März 1906, wirksam für das Erzherzogtum Österreich unter der Enns, **BETREFFEND EINIGE DIE WALDERHALTUNG BEZWECKENDE MASSNAHMEN.**

§ 2. Jeder beabsichtigte Kahlschlag, welcher für sich allein oder mit Hinzurechnung einer demselben Besitzer gehörigen angrenzenden kahlgelegten und noch nicht aufgeforsteten Fläche sich auf mehr als $^1/_2$ ha erstrecken soll, dann jeder beabsichtigte Plenterhieb, bei dessen Durchführung auf einer in den Hieb einbezogenen Fläche von $^1/_2$ ha weniger als die Hälfte der zum vollen Bestandesschlusse erforderlichen Stammzahl des Hauptbestandes zurückbleiben soll, ist bei der zuständigen politischen Bezirksbehörde anzumelden.

§ 3. Jedwede Anmeldung entfällt hinsichtlich solcher Wälder, in welchen die Fällung auf Grund sowie nach Maßgabe eines von der politischen Behörde bestätigten Wirtschafts-, beziehungsweise Schlägerungsplanes erfolgen soll, wenn seit der Bestätigung dieses Wirtschafts-, beziehungsweise Schlägerungsplanes nicht mehr als 10 Jahre verstrichen sind.

§ 4. Schlägerungen, welche infolge von Elementarereignissen (Waldbränden, Insektenschäden usw.) notwendig werden, können auch, wenn sie die im § 2 angeführte Ausdehnung überschreiten, sofort in Angriff genommen werden. Jedoch ist gleichzeitig mit Beginn der Schlägerung die Anzeige hiervon der zuständigen politischen Bezirksbehörde zu erstatten.

Tritt in einem Walde mit behördlich genehmigten Wirtschafts- oder Schlägerungsplane ein größeres Elementarereignis ein, welches den Wirtschafts- oder Schlägerungsplan wesentlich berührt, so ist über Anzeige und nach gepflogener Erhebung der Wirtschafts-, beziehungsweise Schlägerungsplan nach den gegebenen Verhältnissen richtigzustellen.

§ 8. Ueber die Schlaganmeldung hat die politische Bezirksbehörde, insofern ihr die Örtlichkeit und die Verhältnisse der angemeldeten Schlagfläche nicht ohnehin genau bekannt sind, die erforderlichen Erhebungen an Ort und Stelle durch die ihr zugewiesenen forsttechnischen Organe der politischen Verwaltung vornehmen zu lassen. Bei Anmeldungen, welche bis längstens 31. März, beziehungsweise 30. September, sei es bei der politischen Bezirksbehörde, sei es bei der Gemeindevorstehung, erstattet werden, ist die Partei zur Tragung der Kosten der Erhebungen nicht verpflichtet; sie kann jedoch zur Tragung der Kosten in dem Falle herangezogen werden, wenn eine nach dem 31. März, beziehungsweise 30. September angemeldete Schlägerung noch in dem darauffolgenden Frühjahre oder Sommer, beziehungsweise Herbste oder Winter zur Ausführung gelangen soll.

Die Erhebungen haben klarzulegen:

a) ob etwa die Schlägerung unter den obwaltenden Umständen eine Waldverwüstung (§ 4 des Forstgesetzes vom 3. Dezember 1852, R. G. Bl. Nr. 250) begründen würde;

b) ob durch sie der nachbarliche Wald offenbar einer Windbeschädigung ausgesetzt würde;

c) ob etwa der Abtrieb der betreffenden Waldfläche im Widerspruche stünde mit den den Kahlschlag einschränkenden Bestimmungen des § 6 des Forstgesetzes;

d) ob etwa die Schlägerung eine Bodengefährdung (§ 7 des Forstgesetzes) voraussichtlich herbeiführen würde, wobei jede Störung des Zusammenhanges des Waldbodens, bei welcher unter elementaren Einflüssen Abrutschungen oder Abschwemmungen leicht vorkommen können, als Bodengefährdung anzusehen ist;

e) ob durch die beabsichtigte Schlägerung mit Rücksicht auf deren Lage und Umfang oder auch die Lage und Ausdehnung anderer demselben Besitzer gehörigen, kahlgelegten oder zwar aufgeforsteten, jedoch sich noch nicht im Bestandesschlusse befindlichen Waldflächen eine gemeinschädliche Aenderung der Wasserabflußverhältnisse voraussichtlich eintreten wird;

f) ob die im § 19 des Forstgesetzes bezeichneten Verhältnisse vorliegen, so daß die beabsichtigte Fällung durch eine zu erlassende Bannvorschrift auszuschließen oder zu beschränken ist;

g) ob von der Durchführung der Schlägerung nachteilige Rückwirkungen in klimatischer, atmosphärischer oder gesundheitlicher Beziehung auf die Verhältnisse im Gebiete der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien zu gewärtigen sind. Falls aus einem solchen Grunde eine Schlägerung ganz oder zum Teile untersagt wird, ist dem betreffenden Waldeigentümer hierfür von der Gemeinde Wien eine angemessene Entschädigung zu leisten.

Ergibt sich, daß einer oder mehrere der in diesem Paragraphen unter a bis e und g vorgesehenen Fälle vorliegen, so hat die politische Bezirksbehörde den Waldbesitzer von den dem angemeldeten Schlage entgegenstehenden Bedenken ohne Verzug zu verständigen und hierbei die Schlägcrung nach Maßgabe der Verhältnisse entweder ganz zu untersagen oder nur unter den angemessenen Beschränkungen und Vorsichtsmaßregeln zu gestatten. Sollte der im § 8, f, bezeichnete Fall vorliegen, so ist die Fällung einstweilen zu untersagen und nach Maßgabe der §§ 19 und 20 des Forstgesetzes unverzüglich die Verhandlung behufs Erlassung der erforderlichen Bannvorschrift einzuleiten.

Wenn der Waldbesitzer innerhalb sechs Wochen, vom Tage, an welchem die Anmeldung bei der politischen Bezirksbehörde eingelangt ist, gerechnet, die Untersagung oder beschränkte Bewilligung des angemeldeten Schlages nicht zugestellt erhält, kann die Schlägerung nach Maßgabe der forstgesetzlichen Vorschriften ausgeführt werden.

Die vorstehende Bestimmung findet, wenn die Anmeldung durch Vorlage eines Wirtschafts- oder Schlägerungsplanes erfolgt ist (§ 6), nur hinsichtlich jener Fällungen Anwendung, welche in dem Jahre, in welchem die Anmeldung stattgefunden hat, vorgenommen werden sollen. In jedem der folgenden Jahre können die Fällungen nach Maßgabe des Wirtschafts- oder Schlägerungsplanes vorgenommen werden, falls nicht die politische Bezirksbehörde diese Fällungen vor deren Inangriffnahme untersagt.

§ 12. Wird eine angemeldete Fällung nicht untersagt oder wird sie unter bestimmten Beschränkungen gestattet, so kann die politische Bezirksbehörde die Fristen bestimmen, innerhalb deren die Schlagflächen zu räumen und wieder in Bestand zu bringen sind.

Wenn Verhältnisse obwalten, welche die Erfüllung der Aufforstungsverpflichtung zweifelhaft erscheinen lassen, kann die Bewilligung eines Schlages von der vorläufigen Hinterlegung einer angemessenen Sicherheit abhängig gemacht, beziehungsweise der Schlag bis dahin untersagt werden.

Die Sicherheit hat in Bargeld, in Staats- oder anderen als mündelsicher erklärten Wertpapieren, nach dem Börsenkurse des Erlagstages berechnet, oder in Einlagsbüchern inländischer Sparkassen oder Raiffeisenkassen zu bestehen.

Selbe ist dem Erleger erst nach der vollendeten und als entsprechend anerkannten Aufforstung, beziehungsweise Nachbesserung zurückzustellen, in jenen Fällen aber, in welchen die Aufforstung verabsäumt oder unvollständig ausgeführt wird, zu deren von Amts wegen zu bewirkenden ordentlichen Durchführung nach Maßgabe des Bedarfes zu verwenden.

Am 21. Juni mittags ist das eng zusammengebaute Dorf ZIRL, dessen Dächer fast durchwegs überhängendes Sparrenwerk und Schindeleindeckung besaßen, innerhalb $1^1/_2$ Stunden fast gänzlich abgebrannt. 164 Firste sind ein Raub der Flammen geworden, nur die Kirche und einige freistehende Gebäude an den Dorfenden sind verschont geblieben — der Dorfkern (Abbildung) zeigt das Bild einer ausgegrabenen Stadt.

Hilfe setzte ungesäumt ein und hat für die Linderung der ersten Not gesorgt. Auch der Wiederaufbau ist in seine Bahnen geleitet: auf Veranlassung des Tiroler Landesausschusses hat der Verein für Volkskunst und Volkskunde in München, der in Tirol eine Anzahl von Mitgliedern und Freunden besitzt und dessen Tätigkeit für die Erhaltung landschaftlicher Schönheiten und die Pflege heimischer Bauweise gar nicht hoch genug eingeschätzt werden kann, die Aufstellung eines neuen Baulinienplanes für Zirl übernommen und sich außerdem bereit erklärt, die sämtlichen Neubaupläne zu überprüfen und auf ihre Ausführungswürdigkeit zu begutachten.

Der Baulinienplan — seine Verfasser sind zwei hauptsächlich auf dem Gebiete des Städtebaues tätige Vereinsmitglieder — hat bereits am 21. Juli, also einen Monat nach dem Brande, die einstimmige Genehmigung des Zirler Gemeindeausschusses gefunden, und an den einzelnen Bauplänen arbeitet eine Schar von Innsbrucker und Münchener Architekten — lauter Vereinsangehörige — von denen jeder seine Tätigkeit kostenlos, bezw. gegen Ersatz seiner Barauslagen zur Verfügung gestellt hat.

Die Aufgabe ist äußerst schwierig, sicher aber liegt sie in guten Händen, und es kann wohl angenommen werden, daß mit dem neuen Zirl das Musterbeispiel einer ganzen Dorfanlage in wirklich guter, in heimischer Bauweise geschaffen werde.

Unsere Zeitschrift wird Gelegenheit haben, den Baulinienplan zu veröffentlichen und über das Bauschicksal Zirls weiterhin zu berichten.

DER ITALIENISCHE UND DER DEUTSCHE FRIEDHOF von Oddone Kruepper, Gartenarchitekt, Düsseldorf. In den Hamburger Nachrichten bringt ein Anonymus W. einen Teil meiner letzthin im Städtebau erschienenen Abhandlung „Der italienische und der deutsche Friedhof" und stellt sich dabei die Aufgabe, einige meiner Ausführungen zurückzuweisen.

W. behauptet, in der neueren Zeit nähme mit gutem Recht die Liebe zu dem park- oder waldartig angelegten Gottesacker immer mehr überhand.

Diese unbewiesene Behauptung erweist sich jedoch als unrichtig, wenn man das Ergebnis des jüngsten Friedhöfe betreffenden Preisausschreibens betrachtet, woraus man klar erkennt, daß man sich vom Park und Wald immer mehr entfernt und an ihrer Stelle praktisch aufgeteilte, tektonische Friedhofsgärten treten läßt.

W. versichert ferner, daß gerade die Hamburger einen wald- und parkartigen Gottesacker haben, der den Spaziergängern gestattet, sich darin zu ergehen, ohne daß durch ihre Anwesenheit die Andacht der Trauernden gestört wird.

Ich stelle fest, daß der Hamburger Ohlsdorfer Friedhof an Größe seinesgleichen sucht, und gebe zu, daß die erwähnten Störungen in Anbetracht dessen geringer als irgendwo anders sein werden, glaube auch, daß manche den Friedhof als Sehenswürdigkeit betrachten. Lustige, fröhliche Spaziergänger, die gewöhnlich Park und Wald beleben, die nach harter Arbeit mit Kind und Kegel ins Freie eilen, um sich des Lebens zu freuen, wird auch der Ohlsdorfer Friedhof nicht kennen. Über diesen Punkt ist ein Streiten indessen müßig, denn über Stören und Gestörtsein kann schlechterdings jeder anderer Meinung sein. Man frage sich aber selber, wie oft man einen Friedhof zum Spazierengehen aufsucht, und vergleiche die Zahl und die Stimmung der Friedhofsbesucher mit denjenigen, welche Park und Wald vorziehen.

W. endigt seinen Aufsatz mit Folgendem:

„Denn gerade das Heranziehen dessen, was dem Deutschen die Natur liebenswert macht, macht ihm auch die damit geschmückte letzte Ruhestätte vertrauter, und der Eindruck, mit dem wir nach einer Wanderung zwischen rauschend vom Winde bewegten Bäumen und im lieblichen Farbenspiel prangenden Busch- und Blumenspalieren an ein plötzlich sichtbar werdendes Einzelgrab oder Gräberfeld herantreten, steht unserem seelischen Verlangen nun unendlich näher, als ihn das Dahinschreiten zwischen den noch so prunkvoll zugestutzten Grabmälern, Säulenhallen und Kapellen hinterläßt, das auf die Dauer doch mehr ermüdend als erhebend wirkt."

Diesen Schluß hätte sich der Anonymus sparen können, hätte er nicht verschwiegen, daß in meiner Abhandlung (Seite 78 rechte Spalte) gerade für den mehr die Natur liebenden Deutschen ausdrücklich von Anlagen nach dem Vorbilde italienischer Friedhöfe abgeraten wird.

CHRONIK

AD. HARTUNG.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G. Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

Die diesjährige GROSSE BERLINER KUNSTAUSSTELLUNG enthält eine Anzahl von Kunstwerken, die den Städtebau angeben, und zwar in der Architekturabteilung, um nur die wichtigsten hervorzuheben, unter folgenden Bezeicbnungen: 953 Arbeiterkolonie Streitfeld von Hermann Jansen und William Müller, 983 und 1001 Bebauung in Bonn bzw. Reihenhausbaugruppe für Erfurt von Heinz Becherer und Martin Bardenheuer (Lagepläne und Schaubilder), 985 Bebauungsplan für Stolpe, wieder von Hermann Jansen (2 Schaubilder), 1016 Umwandlung des Pariser Platzes von Wilhelm Wulft, 1033 Offiziersheim Taunus zu Falkenstein i. T. (großes Modell!) 1054 Schloß Neuenstein i. Wrttbg. von Bodo Ebhardt (großes Modell mit Dorf und Kirche).

Wir begrüßen diesen Fortschritt, insbesondere auch, daß die bisherige Zurückhaltung in der Ausstellung von Bebauungsplänen verlassen worden ist.

Am 11. und 12. Juli tagte in München die 1. JAHRESVERSAMMLUNG DES DEUTSCHEN WERKBUNDES. Der Besuch war ein über Erwarten starker; sowohl die Künstler, als auch die Industriellen hatten ibre Vertreter entsandt, und die verschiedenen Regierungen waren gleichfalls durch ihre Sachverständigen anwesend. Von den bayrischen Ministerien nahmen Ministerialrat Dr. v. Blaul und die Oberregierungsräte Dr. Winterstein und Kahr teil. Oberregierungsrat v. Dönhoff vom Handelsministerium und Regierungsrat Albert vom Reichsamt des Innern waren von Berlin gekommen. Am ersten Tage sprach Theodor Fischer über die Veredelung der gewerblichen Arbeit im Zusammenwirken von Kunst, Industrie und Handwerk; Herr Direktor Gericke war Mitberichterstatter. Beide Teile, so Industrie wie Kunst, sahen die Gewähr für eine weitere Gesundung und einen stetigen Fortschritt der gewerblichen Produktion in der Zunahme des gegenseitigen Verständnisses und einem intimen Handinhandarbeiten der verschiedenen Faktoren. In der Besprechung sprachen neben Riemerschmid und einigen anderen Herren Muthesius, der in einer dauernden Hebung der Produktion die beste Rente für das arbeitende Kapital sah, und Naumann, der nun die Zeit begrüßt, da der alte Ruf Frankreichs und Englands zu einem guten Teil auf Deutschland überzufließen beginnt. Alle Redner waren sich darin einig, daß die gewerbliche Arbeit nur dann der Nation wahren und dauernden Nutzen zu bringen vermag, wenn sie von einer aufrichtigen und großen Gesinnung getragen würde. Die bloße, stumpfe, mechanische Arbeit sei weder für den Einzelnen, noch für das Volk eine Kapitalsvermehrung. Die stumpfsinnige Arbeit unterstehe dem ehernen Lohngesetz; nur Arbeit mit Geist, nur Qualitätsarbeit sei nicht nachzuahmen, sei nicht dauernd billiger zu machen, müsse schließlich doch das Geld auf sich zuströmen machen und den Markt behalten.

Am Sonntag stand das überaus wichtige Thema: „Die Heranbildung des gewerblichen Nachwuchses" auf der Tagesordnung. Neben Wolf Dohrn referierte Hofrat Bruckmann als Industrieller und Prof. Rudolf Bosselt als Kunstgewerbeschullehrer. Auch diese Auseinandersetzungen zeigten eine erfreuliche Übereinstimmung der drei ausschlaggebenden Faktoren. Man war sich durchaus darüber klar, daß es ein Idealzustand wäre, wenn die gewerblichen Schulen ihre Türen schließen könnten, wenn das Gewerbe allein aus sich heraus die Erziehung des Nachwuchses so gut zu besorgen vermöchte, wie es das Interesse der Nation fordert. So lange dies aber noch nicht der Fall, müsse die Schule ihre ganze Stoßkraft darauf richten, die Leute zur Praxis und zur Disziplin des gewerblichen Lebens zu erziehen. Dabei dürfe sie freilich niemals dem kleinen Selbstinteresse einer bestimmten Erwerbsgruppe, den Sonderinteressen einer bestimmten Mode dienen. Das Ziel der Schule reiche weit hinaus über derartige Tagesziele; es käme darauf an, selbständige Handarbeiter und charaktervolle Menschen zu erziehen. Um Kunst handle es sich immer nur für wenige; Qualität und Geschmack, das wäre das Ziel für die Menge. Es sei nicht gut, das gewerbliche Schulwesen übermäßig zu zentralisieren; vielmehr erweise es sich als nützlich, wenn die Schule sich jeweilig den örtlichen Verhältnissen anpasse. Auch die Aufstellung eines festen, undurchbrechlichen Lehrplanes sei nur ein Hindernis; hingegen käme alles darauf an, für diese gewerblichen Schulen wirkliche Erzieher, Persönlichkeiten, die gründliches Können mit lauterster Gesinnung verbinden, zu gewinnen. Dohrn wies besonders darauf hin, wie nachdrücklich der Staat seine erzieherischen Bemühungen unterstützen könnte, wenn er selbst mit all seinen Aufträgen stets auf höchste Qualität dränge. Die amtliche Stelle für das Erziehungswesen müßte mit der für das Verdingungswesen sich geistig decken. Den drei Berichten folgte eine überaus lebhafte Erörterung, an der sich u. a. Geheimrat Dr. v. Blaul, Oberregierungsrat v. Dönhoff, Geheimrat Muthesius und Stadtschulrat Dr. Kerschensteiner, sowie mehrere Gewerbetreibende und Künstler beteiligten. Auch in den Ausführungen dieser Redner war das eigentliche Leitmotiv die Ausbildung des ganzen Menschen als letztes Ziel der Schule. Aus der Praxis wußten die Herren der Regierung einige sehr lehrreiche Beispiele für die mannigfachen Schwierigkeiten, die sich der Durchführung der gewerblichen Schulreform entgegenstellen, zu berichten. Doch überwog bei ihnen und bei allen Teilnehmern der wiederum sehr gut besuchten Versammlung die Gewißheit, daß es der gemeinsamen Arbeit bei freier Entfaltung aller Kräfte gelingen wird, das Bundesziel auch auf dem Gebiete des gewerblichen Unterrichts zu erreichen. Es wurden dann noch die verschiedenen Punkte des für das kommende Jahr geplanten Arbeitsprogramms besprochen. U. a. auch das Ausstellungswesen, wozu Herr Regierungsrat Albert wertvolle Anregungen gab.

Jedenfalls wird von nun an der Werkbund eine maßgebende Rolle in der Weiterentwicklung des deutschen Wirtschaftslebens spielen und immer mehr gewinnen.

Die Stadt Frankenhausen am Kyffhäuser wünscht durch öffentlichen Wettbewerb einen BEBAUUNGSPLAN für das westlich der Stadt gelegene, rd. 53 ha umfassende Gelände des Wippertales und des Südhanges der Kyffhäuserberge zu erhalten.

Für den Wettbewerb sind im allgemeinen die Grundsätze für das Verfahren bei Wettbewerben des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieurvereine maßgebend.

Die näheren Bedingungen und die Unterlagen können gegen vorherige Einsendung oder auf Wunsch gegen Nachnahme von fünf Mark vom Stadtrat zu Frankenhausen a. Kyffh. bezogen werden.

Für die drei besten Entwürfe sind Preise von 1000 M., 700 M. und 500 M. ausgesetzt; außerdem stehen 300 M. zum Ankauf weiterer, guter Entwürfe zur Verfügung.

Die Prüfung der Entwürfe und die Preisverteilung erfolgt durch ein Preisgericht, dem folgende Herren angehören: 1. Herr Architekt Peter Dybwad-Leipzig, 2. Herr Landesbaurat, Professor Goecke-Berlin, 3. Herr Baurat im Fürstl. Schwarzburgschen Ministerium Möhrenschlager-Rudolstadt, 4. Herr Oberregierungsrat Werner-Rudolstadt, 5. Herr Oberbürgermeister Sternberg-Frankenhausen.

Die Entwürfe sind portofrei bis spätestens 1. November 1908, abends 6 Uhr, einzureichen, oder müssen vor diesem Termin aufgegeben sein.

Der von Professor Pützer-Darmstadt entworfene BEBAUUNGSPLAN für das in die Stadterweiterung einbezogene Gelände an der Süd- und Südwestseite der Stadt Mainz, das sich von der Zitadelle und dem oberen Stadtteile bis nach Zahlbach hinzieht, ist von den Stadtverordneten genehmigt worden. Das Gebiet hat einen Flächeninhalt von 310 ha und soll sowohl mit Gebäuden wie mit Gartenanlagen besetzt werden. Die Kosten für Erdbewegung sowie Straßen- und Kanalbauten sind auf rund 8,5 Millionen Mark veranschlagt.

Ein BEBAUUNGSPLAN-WETTBEWERB der Stadt Eisenach, der das rd. 42 ha umfassende Johannistal umfaßt, wird mit Frist zum 1. Dezember d. J. vom Vorstand der Residenzstadt ausgeschrieben, von dem auch die Unterlagen gegen 6 M., die zurückerstattet werden, zu beziehen sind. Drei Preise von 2500, 1200 und 600 M., außerdem die Zusicherung des Ankaufes von 2 weiteren Entwürfen zu je 250 M. Im Preisgericht die Herren Landesbaurat Prof. Th. Goecke in Berlin, Prof. Schultze-Naumburg in Saaleck, Gartenbaudirektor Bertram in Dresden, Stadtbaurat Kreuter in Würzburg. Landbaumeister Brt. Weise, Stadtbaudirektor Köhler, Architekt und Maurermeister L. Freitag, sämtlich in Eisenach.

Die Stadtgemeinde hat den bisher im fiskalischen Besitze befindlichen Teil des Johannistales, einschließlich des Forstortes „Gräbners Hölzchen" mit einem Gesamtflächeninhalt von 18 ha erworben, um das liebliche Waldtal vor einer zu starken Ausbeutung durch die Privatspekulation zu bewahren Zur teilweisen Deckung der recht beträchtlichen Kaufkosten soll ein Teil des erworbenen Geländes der Bebauung erschlossen werden, aber nur in einem Umfange, daß der Charakter des Waldtales nach Möglichkeit erhalten bleibt. Das Großherzogl. Sächsische Staatsministerium hat auch nach dieser Richtung hin bereits Vorkehrungen getroffen, indem es beim Verkaufe des Geländes angeordnet hat, daß die in dem den Wettbewerbsbedingungen beigegebenen Plane blau umränderte Fläche, die durchweg hohen Waldbestand hat, nicht bebaut werden darf, als Wald bewirtschaftet, dem öffentlichen Verkehr offengehalten und durch Promenadenwege zugänglich gemacht werden muß. Ein Abtrieb oder eine Verjüngung der der Bebauung entzogenen Fläche darf nur im Einverständnis mit den Großherzogl. Forstbehörden erfolgen.

Auf dem Gelände darf zwar ein den Zwecken der Stadt Eisenach als Kurbad dienendes Kurhaus nebst den erforderlichen Anlagen und Gebäuden errichtet, im übrigen aber weder eine Gast- oder Schankwirtschaft noch eine Musikhalle erbaut werden.

Der zur Bebauung freigegebene Grund und Boden darf nur in offener Bauweise und nur in der Weise bebaut werden, daß die einzelnen Gebäude mindestens 10 m von einander entfernt zu stehen kommen, und daß auf beiden Seiten des durch das Tal zu führenden Hauptweges zwischen diesem und den Gebäuden Vorgärten von mindestens 5 m Breite angelegt werden.

Bei der Bebauung von Flächen, die etwa von der Wartburg aus eingesehen werden können, ist der Holzbestand tunlichst zu schonen und dafür Sorge zu tragen, daß diesen Bestand weit überragende Gebäude nicht errichtet werden.

Der Entwurf hat sich auch auf das weiter auf dem Plan dargestellte, im Privatbesitz befindliche Gelände, bis zum Burschenschaftsdenkmal, bezw. der Zusammenmündung der Panoramastraße mit der Straße 36 auszudehnen.

In dem Entwurf ist auf die Anlage von Sport- und Spielplätzen sowie auf die Möglichkeit der Errichtung eines Kurhauses und der in der Nähe eines solchen erforderlichen Anlagen Rücksicht zu nehmen.

Es werden verlangt:

a) ein Bebauungsplanentwurf, eingezeichnet in den beigegebenen Lageplan, der auf Leinwand aufzuziehen ist. In diesem Entwurf ist auch anzugeben, wie die Aufteilung der der Bebauung freigegebenen Flächen und in welcher Weise die bauliche Ausnutzung der einzelnen Grundstücke gedacht ist. Es soll mit der Bebauung nicht über 1/4 der Grundstücksfläche gegangen werden;
b) Längen und Querprofile der geplanten Straßen (unter Benutzung der Höhenkurven aufgetragen);
c) ein ausführlicher Erläuterungsbericht;
d) eine Berechnung der von dem gesamten städtischen Grundbesitz als Baugelände ausnutzbaren Fläche;
e) es wird freigestellt, für Teile des Entwurfes (Straßenkreuzungen, Platzanlagen, Spielplätze, Aussichtspunkte usw.) Sonderpläne bezw. Schaubilder beizubringen, doch werden dieselben bei der Beurteilung der Entwürfe zunächst nicht berücksichtigt.

Dem Programm ist beigegeben ein Plan im Maßstab 1 : 1000 sowie ein Stadtplan im Maßstab 1 : 8000. Ferner sind als Anlage noch beigefügt je ein Abdruck des Ortsstatuts vom 15. Dezember 1904 und ein Exemplar der ministeriellen Bestimmungen über die Aufstellung von Ortsbauplänen vom 4. September 1873. Programm und Pläne sind gegen Barzahlung von 6 Mark vom Gemeindevorstand der Residenzstadt Eisenach zu beziehen. Dieser Betrag wird nach Einsendung eines den Bedingungen entsprechenden Entwurfes zurückgegeben

Durch Zuteilung eines Preises oder durch Ankauf gehen die Entwürfe in das freie Eigentum der Stadt Eisenach über. Die Stadt erwirbt damit das alleinige Recht der Veröffentlichung und freien Verwertung der preisgekrönten bezw. angekauften Pläne. Die nicht preisgekrönten bezw. angekauften Pläne werden den Verfassern portofrei zurückgesandt, nachdem sie 14 Tage in Eisenach ausgestellt worden sind.

Die Stadt Eisenach übernimmt keine Verpflichtung, einen der preisgekrönten bezw. angekauften Pläne ganz oder in einzelnen Teilen zur Ausführung zu bringen. Die Bearbeitung des Ausführungsplanes bleibt dem Stadtbauamt Eisenach vorbehalten.

IDEEN-WETTBEWERB. Zur Erlangung von Entwürfen für Umgestaltung der Obertor-Straße in St. Johann a. S. ist unter den in Deutschland wohnenden Architekten ein Ideen-Wettbewerb eröffnet.

Drei Preise von 2000, 1500 und 1000 M. Der Ankauf weiterer Entwürfe zum Einzelbetrag von 500 M. bleibt vorbehalten.

Preisgericht: Bürgermeister Dr. Neff als Vorsitzender, Beigeordneter A. Klein, stellv. Vorsitzender, Geheimer Oberbaurat Professor Hofmann, Darmstadt, Stadtbaurat Schaumann, Frankfurt a. M., Land-Bauinspektor Schenk in St. Johann a. S., Stadtverordneter, Bauunternehmer Karl Burgemeister, Ingenieur F. Rexroth, St. Johann a. S., Architekt H. Güth, B. D. A., St. Johann, Stadtbaumeister Fr. Kulemann.

Frist bis zum 7. Dezember 1908, vormittags 11 Uhr, Ablieferung beim Bürgermeister-Amt zu St. Johann a. S , von dem auch die Programme und Zeichnungen gegen bestellgeldfreie Hinterlegung von 5 M., welche auf Wunsch bei Einreichung eines Entwurfes zurückgegeben werden, zu beziehen sind.

Die umzugestaltende Straße bildet die Verbindung zwischen der Mainzerstraße, einer 18 m breiten Hauptlandstraße, und dem Marktplatze. Auf der entgegengesetzten Seite des Marktes mündet die Bahnhofstraße, die Hauptgeschäftsstraße der drei Saarstädte mit ihren rd. 100 000 Einwohnern, die für durchgehendes Lastfuhrwerk gesperrt ist. Die Geschäfte ziehen sich an den Marktseiten entlang bis an die Obertorstraße. Da nun in Kürze über die Saar eine Brücke erbaut werden soll, so wird sich der Geschäftsverkehr in der Mainzer- und Obertorstraße steigern. Eine Erweiterung der Obertorstraße auf die gleiche Breite der Mainzerstraße (18,00 m), wie sie der Fluchtlinienplan vom 25. September 1890 (siehe die blaue Linie) vorsieht, würde das geschlossene Marktbild völlig zerstören. Es soll daher Aufgabe des Künstlers sein, eine Lösung zu schaffen, die sowohl dem erforderlichen Verkehr als auch den ästhetischen Anforderungen entspricht.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

Stresow
Ruhleben
Westend
Landhauskolonie Pichelsberge
Pichelsberg
Pichelsdorf
Pichelswerder
Scharfe Lanke
Wilhelmstadt
Tiefwerder
Burgwall
Krumme Gärten
Amalienhof
Weinberge
Karolinenhöhe
Gatow
Schildhorn
Grunewald
Grune Wald
Eichkamp
Hundekehle
Grunewald S.
Teufels See
Saubucht
Dachsgrund
Havel
Havel Bg.
Breitehorn
Lindwerder
Der Stern
Paulsborn
Heilige Heide
Gatower Heide
Ritter Holz
Schanzenfeld
Esplanade
Helle Bge.
Bauern Bge.
Rehbaumstücken
Kladow
Dah

WALDFLÄCHEN, DIE IN IHREM JETZIGEN ZUSTANDE ERHALTEN BLEIBEN.

WALDFLÄCHEN, DIE MIT LANDHÄUSERN DURCHSETZT WERDEN.

Zum Problem des Grunewaldes.

Von Johannes Bartschat, Architekt in Berlin.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Kennwort: UNGEZWUNGEN.

HAUPTENTWURF

MANNHEIM.

Fortführung der oestlichen Stadterweiterung

Wettbewerbsentwurf für die Fortführung der östlichen Stadterweiterung von Mannheim.

Kennwort: Ungezwungen. 2. Preis.

Verfasser: Rudolf Linkenheil, Schramberg.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Kennwort: Mannheims Nizza!

Zeichenerklärung

MANNHEIM.
Fortführung
der oestlichen Stadterweiterung.

Wettbewerbsentwurf für die Fortführung der östlichen Stadterweiterung von Mannheim.

Kennwort: Mannheims Nizza. 3. Preis.

Verfasser: Thomas Langenberger, Freiburg i. Br.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Mens agitat molem.

MANNHEIM.
Fortführung
der oestlichen Stadterweiterung.

Wettbewerbsentwurf für die Fortführung der östlichen Stadterweiterung von Mannheim.

Kennwort: Mens agitat molem. Ein 4. Preis.

Verfasser: Karl Strinz, Bonn.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf für die Fortführung der östlichen Stadterweiterung von Mannheim.

Kennzeichen: (M|M) Von W. Spannagel, Architekt in München.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf für die Fortführung der östlichen Stadterweiterung von Mannheim.

Kennzeichen: (M|M) von W. Spannagel, Architekt, in München.

Jahrgang V
DER STÄDTEBAU
1908

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

VARIANTE · UNTERFÜHRUNG DER JECKENHEIMERSTR. STATT ÜBERFÜHRUNG.

SPIELPLÄTZ

NECKAR · FLUSS

Luisen park

ZEICHENERKLÄRUNG.

- ALTE BEBAUUNG
- NEUE GESCHLOSSENE BEBAUUNG
- NEUE OFFENE BEBAUUNG
- VORGARTEN
- REITWEG
- STRASSENBAHN

»LVX«

MANNHEIM.
Fortführung
der oestlichen Stadterweiterung.

Wettbewerbsentwurf für die Fortführung der östlichen Stadterweiterung von Mannheim.

Kennwort: Lux. Von Hans Bernoulli, Architekt in Berlin.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf für die Fortführung der östlichen Stadterweiterung von Mannheim.

Kennwort: Parkbrücke. Von Hans Bernoulli, Architekt in Berlin.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Motto: PIGAGE.

MANNHEIM.
Fortführung
der oestlichen Stadterweiterung

Wettbewerbsentwurf für die Fortführung der östlichen Stadterweiterung von Mannheim.

Kennwort: Pigage. Von Hermann Esch und Arno Anke
mit R. Waldschütz, Architekten in Mannheim.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

Wettbewerbsentwurf für die Fortführung der östlichen Stadterweiterung von Mannheim.

Kennwort: Pigage. Von Hermann Esch und Arno Anke mit R. Waldschütz, Architekten in Mannheim.

DER STÄDTEBAU.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf für die Fortführung der östlichen Stadterweiterung von Mannheim.

Kennwort: Fröhlich' Pfalz.

Von M. Weizel und A. Lorenz, Architekten in Karlsruhe i. B.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf für die Fortführung der östlichen Stadterweiterung von Mannheim.

Kennwort: Fröhlich' Pfalz. Von M. Weizel und A. Lorenz, Architekten, in Karlsruhe i. B.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Bebauungs-Plan-Mannheim.
Perspective v.
Hauptplatz u. Umgebung.

Wettbewerbsentwurf für die Fortführung der östlichen Stadterweiterung von Mannheim.

Kennwort: Weg hast Du allerwegen, an Mitteln fehlt Dir's nicht.

Von Eberhardt und Henes, Architekten, in Stuttgart.

Jahrgang V
DER STÄDTEBAU
1908

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

ECKAR-FLUSS

GEMARK. FEUDENHEIM

Luisen Park

MANNHEIM.
Fortführung
der oestlichen Stadterweiterung

KENNWORT: „SUMMERDAG."

Wettbewerbsentwurf für die Fortführung der östlichen Stadterweiterung von Mannheim.

Kennwort: Summerdag. Von Bromer und Lorenz, Architekten in Stuttgart.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

ŒSTL. STADTERWEITERUNG
MANNHEIM ·
AUSSTELLUNGSGEBIET.

Wettbewerbsentwurf für die Fortführung der östlichen Stadterweiterung von Mannheim.

Kennwort: Summerdag. Von Bromer und Lorenz, Architekten in Stuttgart.

Jahrgang V
DER STÄDTEBAU
1908

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

DER KÖNIGLICHE SCHLOSSGARTEN ZU WÜRZBURG.

Ein Beispiel schöner Ausnutzung alter Festungswerke.

Von Professor EHEMANN, Berlin.

Die Gartenfläche beträgt über 1363 a, dehnt sich nach Osten und Süden aus im Anschluß an das ehemalige fürstbischöfliche Schloß, wobei der östlich gelegene Teil von dem ehemaligen Stadtwall umschlossen ist, während der nach Süden gelegene eine unregelmäßige Begrenzung hat, sich weiterhin nach Westen ausdehnt und durch die Hofpromenade seinen Abschluß findet.

1. Geschichtliches.

Der Schloßgarten ist mit dem Schloßbau fast zu gleicher Zeit entstanden, denn 10 Jahre nach der Grundsteinlegung des Schlosses (1730) war mit der Anlage nach dem Plane Neumanns, des Erbauers des Schlosses, begonnen, und schon ein Jahr später war die Gartenarbeit gesichert, wie Neumann vermerkt, so daß der Rohbau des Schlosses und der Garten zu gleicher Zeit vollendet wurden.

Jedoch traten 1750 bereits Veränderungen ein, die vielleicht durch den Wechsel der fürstbischöflichen Regierung hervorgerufen waren, und 20 Jahre später, 1770, berief der damalige Fürstbischof Adam Friedrich von Seinsheim, der eigentliche Vollender des Schlosses, den Botaniker und Pomologen Johann Procop Mayer zur Verschönerung des Gartens, die er auch im großartigen Stile, wie heute noch in einzelnen Teilen erkennbar durchführte.

Nach Mayers Tode, 1804, wurden die ursprünglichen Anlagen durch den Hofgärtner Kraus, der den Garten gepachtet hatte, vielfach verändert, und erst unter der Regierung des Großherzogs Ferdinand von Toskana wiederhergestellt.

2. Früherer Bestand.

Ihn in möglichst ausführlicher Weise zu schildern, ist geboten, um zu zeigen, wie bedeutend, umfangreich und vielseitig das Ganze seinerzeit geschaffen wurde, andernteils aber auch um ersehen zu lassen, welchen Wandel die Zeit hervorgerufen hat, leider nicht zu seinen Gunsten, und einen Vergleich zu dem jetzt Bestehenden zu gewähren.

Der Garten zerfiel in drei Hauptteile, von denen der erste, an das Schloß sich anschließende und in dessen Axe gelegene, den Schwerpunkt der ganzen Anlage durch eine große Kaskade finden sollte.

Der zweite Teil, gegen Süden, war mit einer Orangerie in Verbindung gebracht und mäßiger ausgebildet, während der dritte Teil, gegen Westen gelegen, durch einen Irrgarten ausgezeichnet wurde, der einen ausgesprochenen Gegensatz zu den beiden anderen Teilen bildete.

Beim Austritt aus dem großen Gartensaal in der Axe der Ostfront des Schlosses reihte sich ein großer, vertiefter „Boulingrin" in holländischem Stil an, dessen Mitte ein großes Wasserbecken mit Fontäne zierte. Rechts und links waren kleine Orangenanlagen geschaffen, die mit bedeckten Gängen in Verbindung standen, in deren Öffnungen Bildwerke aufgestellt waren. Den Abschluß

bildete im Hintergrunde ein kleines Gehölz. Weiterhin eine Rasenterrasse, an die sich zu beiden Seiten halbbedeckte, mit Rüstern bepflanzte Gänge im Schwibbogen anschlossen; diese führten zu der bereits erwähnten grottierten Kaskade, die von zwei gewundenen Treppen umschlossen wurde. Zwei Kolonnaden mit Nischen, Gruppen und Rasenbänken bereicherten diese Gruppe.

Vermittelst zweier großer Freitreppen war der dahinterliegende Wall, der mit den ehemaligen Festungsmauern die Begrenzung bildete, mit den vorliegenden Anlagen verbunden. Er gestaltete sich zu einem großen Umgang um den östlichen Teil des Gartens — siehe den Lageplan, Tafel 87 —, der, mit großen Bäumen bepflanzt, von Rasenbänken und fliegenden Rabatten umgeben, eine prächtige Promenade ergab, die durch die Brüstung der Wallmauern, in Balustraden aufgelöst, ihre Begrenzung fand.

Diese, wie auch die vorerwähnten Treppen, haben gleiche Ausbildung erlangt, wobei sämtliche Postamente durch Vasen und Figuren ihren Schmuck erhalten haben, und es entstand somit ein bestimmt ausgesprochener architektonischer Rahmen, der nicht allein einen prächtigen, klaren Abschluß infolge der langen horizontalen Linien, sondern auch einen entsprechenden Gegensatz zu den Gartenanlagen bot. Den Hauptschmuck dieses Teiles bildete ein großes Sommerhaus, dessen Front parallel mit der Ostseite des Schlosses stand.

An der Südseite des Schlosses bestanden zunächst fliegende Rabatten, mit Obstbäumen und Blumen bestellt, dazwischen war ein zierliches Sommerhaus, das die Mitte auszeichnete. Hinterhalb entwickelte sich, der Frontlänge des Schlosses entsprechend, ein weiterer vertiefter „Boulingrin“, in dessen Mitte eine Fontäne, zu beiden Seiten durch Figurengruppen geschmückt und von bunten „Parterres“ umschlossen war. Der übrige Teil war zu einer zweifachen Rasenterrasse mit Rosenbüschen umgeschaffen, hinter welchem das in zwei großen Häusern abgeteilte Orangeriegebäude stand. Ost- und westwärts begrenzten ihn zwei Bogengänge mit Pavillons; eine Wassergrotte, sowie ein großes, vertieftes Bosquet, mit Statuen geschmückt, bildeten den Abschluß.

Westwärts entwickelte sich der Irrgarten mit seinen wunderlichen Reizen. Mehrere Tempel, gotische Ruinen, ein Strohhaus mit Kabinetts, eine Köhlerhütte und eine Einsiedelei waren der Bestand, die, durch Heckenirrgänge miteinander verbunden, eine ganz eigenartige Anlage ergaben. Östlich von den Orangeriehäusern lagen mehrere Nutzgärten mit Springwässern und Gewächshäusern.

Zu erwähnen bleibt noch die Anlage einer in nächster Nähe befindlichen Grotte mit Vexierwasser, die auch zugleich Aussichtspunkte ins Freie bot; kleine Lustgehölze mit gewundenen Gängen reihten sich noch an, die jedoch als untergeordnet zu betrachten sind. Der ganze Garten war eine weitläufige symmetrische Anlage, die letzte regelmäßige Schöpfung, welche Deutschland in solcher Größe aufführen sah.

Dabei mag auf Johann Procop Mayer, den letzten Meister, nochmals hingewiesen werden, dessen Werk trotz der damals günstigen Bewegung für englische Anlagen noch im regelmäßigen Stil angelegt wurde, obwohl in jener Zeit die Empfindung für die Symmetrie geschwunden war und nur noch innerhalb der Städte als gerechtfertigt angesehen wurde.

3. Der gegenwärtige Bestand.

Zu Beginn des vorigen Jahrhunderts ist, wie schon erwähnt, eine bedeutende Umwandlung eingetreten, so daß dem jetzigen Garten die Einheit fehlt und verschiedene Stilarten darin vorhanden sind. Ein Teil ist im Sinne der neueren Zeit, ein anderer als englische Anlage hergestellt, während an einigen Stellen sich noch Reste der älteren französischen Richtung erhalten haben, welche die Art des ursprünglichen Bestandes erkennen lassen. Der Ausgangspunkt mag, wie vordem, vom Gartensaal des Schlosses, in der Mitte der Ostfront gelegen, genommen werden. Beim Austritt aus dem Saale tritt dem Beschauer eine streng symmetrische Anlage entgegen; eine breite Promenade, der Ostfront des Schlosses entlang, trennt das Gebäude von den Anlagen, in deren Mitte ein „Boulingrin“, allerdings nicht vertieft, erhalten ist.

Auch das große, kreisrunde Wasserbecken mit Fontäne besteht noch, umschlossen von einem Rasenbett mit Blumen geschmückt, daran sich ein konzentrischer Umgang anschließt, der seine Fortsetzung im Mittelwege findet; das Ganze umschließt eine mit Blumenparterres bestellte Rasenfläche in Kreisform. Zu beiden Seiten sind Wege geschaffen, die den Zutritt zu den anschließenden englischen Anlagen gewähren, wovon jede mit einem kleinen Wasserbecken versehen ist.

Eine Begrenzung des Ganzen tritt durch Lauben ein, die, zum Teil in Bogenform, die kreisrunde Rasenfläche einfassen. Halbkreisförmige Bogenöffnungen durchbrechen die Laubenwände, worin Bildwerke auf Postamenten Aufstellung gefunden haben, die zur Belebung der grünen Flächen wesentlich beitragen. Der dahinter liegende Teil bildet die Fortsetzung der bereits erwähnten englischen Anlagen, ein günstiger Hintergrund, der zugleich einen Gegensatz zu den Lauben einnimmt.

In Verfolg der Hauptaxe der ganzen Anlage tritt bereits eine leichte Erhöhung des Geländes ein, die, in englischer Anlage ausgebildet, den Abschluß bildet; ein kleines Rondell ziert die Mitte. Rechts und links beginnen steigende Rasenflächen von etwa 6 m Breite, sich halbkreisförmig nähernd, als Zugang zu der erhöhten Terrasse, die mit Beeten und Buschwerk bestellt ist.

Sie wird jedoch auch von anderer Seite durch ansteigende Laubgänge erreicht, die sich in gebrochener Linie, den Wallmauern entlang, gestalten und als Rahmen der ganzen Anlage hervortreten. Diese Mauern treten weiterhin als Fortsetzung auf, indem sie mit drei Seiten den höherliegenden Teil umschließen, der durch zwei große Freitreppen, die nach dem Wall führen, unterbrochen wird. Die Treppen begrenzen reich durchbrochene Brüstungen, deren Postamente Vasen und Figuren im Wechsel krönen und die sich an den anschließenden Wallmauern fortsetzen.

Somit entsteht ein reicher architektonischer Abschluß, ein äußerst malerisches Bild, das einen günstigen Wechsel und vorteilhafte Unterbrechung zum Grün des Baumbestandes hervorruft. Die obere Terrasse, durch die Festungswälle entstanden, begrenzt auf diese Weise den ganzen östlichen, teilweise auch den südlichen Teil des Schloßgartens und ergibt somit einen wirkungsvollen Rahmen: Prächtige Bäume, umgeben von Rasenflächen und Buschwerk, bilden den Schmuck der Promenaden, die an bevorzugten Stellen durch Aussichtspunkte mit Ruhebänken unterbrochen sind.

Diese Gesamtanordnung entspricht im wesentlichen noch der ursprünglichen Anlage, doch sind verschiedene Teile, wie die Kaskade und das dazu gehörige Sommerhaus nebst seinen Treppen, beseitigt worden.

Die Verbindung zwischen dem östlichen und südlichen Teil bewirkt eine Rampe nebst zwei seitlichen Treppenaufgängen, an der Ost- und Südfront des Schlosses gelegen, wo sie die tiefere Lage des südlichen Teiles fordert. Bildnerischer Schmuck ist auch hier zur Verwendung gekommen; zwei kleine Obelisken und zwei Figurengruppen begleiten die Zugänge und gewähren guten Abschluß.

Auch hier ist die Mitte der Südfront des Schlosses der Ausgangspunkt der anschließenden Anlagen, in dessen Axe ein zweites „Boulingrin" sich ausbreitet. Die Mitte bestimmt ein großes, kreisrundes Wasserbecken mit Fontäne, durch einen breiten Rasenstreifen eingefaßt, den wieder eine breite Promenade umgibt und mit dieser durch acht Radialwege verbunden ist.

Die acht Felder bergen als Rasenflächen mit breiten Blumenbeeten umrahmt und durch Buchs eingefaßt, einen köstlichen Baumbestand.

Dazwischen erheben sich in der Axe des Schlosses zwei große Figurengruppen aus Sandstein, die eine die Europa, die andere den Raub der Proserpina darstellend, von Hofbildhauer Peter Wagner geschaffen, die infolge ihrer günstigen Anordnung zur Bereicherung der Anlage wesentlich beitragen. Außerdem hat bildnerischer Schmuck noch mehr Anwendung an dieser Stelle gefunden, indem an den Ecken der diagonalen Verbindungswege und der kreisrunden Promenade acht große Hermen in Rokokoformen aufgestellt sind, die aus dem rückwärts geschlossenen Grün günstig hervortreten und zugleich das Rondell auszeichnen. Dabei haben zwischen den Hermen Ruhebänke geeignete Aufstellung gefunden.

Diese ganze Anlage hat durch Umschließung doppelter Promenaden auf allen vier Seiten einen wirksamen Rahmen erhalten, zu dem sämtliche Baumreihen, durch Rasen und Blumenbeete umschlossen, die Wirkung noch erhöhen, und angesichts der Schloßfront einen mächtigen Eindruck hervorrufen.

Gegen Süden reiht sich in der Axe der Schloßfront das Orangeriegebäude an, das früher als Ballhaus diente und unter der Regierung des Großherzogs Ferdinand zum gegenwärtigen Zweck umgestaltet wurde. Die früher bestandenen Orangerien und die sie begrenzenden Bogengänge mit Pavillons sind beseitigt worden. Gegen Osten schließt sich der Blumengarten mit seinen Treibhäusern und Wasserbecken an. Daneben eine Promenade mit vier Baumreihen, durch eine Taxushecke umrahmt, gestaltet sich als abgeschlossener Teil, zudem ihm die anstoßende Wallmauer einen wirksamen Abschluß und infolge seiner rückwärtigen Lage einen eigenartigen Charakter verleiht. Außerdem wird er durch den dichten Baumbestand an warmen Sommertagen eine kühle Zufluchtsstätte.

Südlich vom Orangeriegebäude führt eine große Promenade entlang, an der sich der ehemalige Küchengarten ausbreitet; große Beete sind heute noch sein Bestand und lassen den Zweck leicht erkennen. Den Schluß bildet der westliche Teil, den früher der Irrgarten einnahm. Auf Anregung des Fürstbischofs Franz Ludwig von Erthal 1779 bis 93 vollständig beseitigt, trat an seine Stelle eine englische Anlage, lediglich zu dem Zwecke, diesen Teil des Schloßgartens der Öffentlichkeit übergeben zu können, da die übrigen Anlagen zur freien Benutzung nicht zugänglich waren.

Die ganze Anlage läßt deutlich erkennen, welche Vielseitigkeit und welchen Maßstab die Einzelheiten aufweisen, mit der Absicht, alles zum richtigen Ausdruck zu bringen, ein tüchtiges Werk, das trotz der Änderungen seine Zeit noch recht gut erkennen läßt.

DIE WICHTIGKEIT UND BEDEUTUNG DER AUFSTELLUNG VON BEBAUUNGSPLÄNEN IN MITTLEREN UND KLEINEREN STÄDTEN.

Vortrag des Stadtlandmessers GROLL zu Hersfeld auf dem XIX. Hessischen Städtetag in Wanfried a. W. am 27. Juni 1908.

Gesetzliche Bestimmungen und sonstiges Material.

Als gesetzliche Bestimmung kommt zunächst das Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 in Frage, mit den ministeriellen Vorschriften für die Aufstellung von Fluchtlinien und Bebauungsplänen vom 28. Mai 1876. In Ergänzung dieser Vorschriften sind inzwischen einige sehr bemerkenswerte Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten ergangen, so der Erlaß vom 24. April 1906 III. B I 1936, der dem § 9 des Fluchtliniengesetzes eine zweckmäßige Förderung geben soll und sich mit der Baukontrolle beschäftigt, ferner der Erlaß vom 20. Dezember 1906 III B I 3717. Gerade dieser Runderlaß kann nicht genug zur Beachtung empfohlen werden, gibt er doch den reichen Erfahrungen Ausdruck, die darauf hindrängen, die Bestimmungen des Fluchtliniengesetzes flüssiger und dehnbarer zu machen; auch wird in diesem Erlasse besonders hervorgehoben, daß die Bemessung der Vorgartenbreite nicht unter 5 m herabgehen solle. Weiter die Bestimmung des Ansiedlungsgesetzes vom 25. August 1876 (§ 13 bis 20) und die auf Grund vorgenannter Bestimmungen für den Regierungsbezirk Cassel erlassenen Bauordnungen I und II unterstützen das Fluchtliniengesetz in wirksamer Weise. Für 71 Städte und Landgemeinden des Regierungsbezirks Wiesbaden ist eine erweiterte Bauordnung vom 29. Oktober 1897 herausgegeben worden, die sich an das Gesetz vom 15. Juli 1907 gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden anlehnt und sich u. a. auch mit der Einteilung in Baugebiete beschäftigt.

Veranlaßt sind diese neueren Bestimmungen und Erlasse mit den Anforderungen, die namhafte Städtebauer in vielen Fachzeitschriften, besonders in der Monatsschrift der „Städtebau" stellen. Auch in Zeitschriften allgemeinen

Inhalts, wie in dem die Entwicklung echten und wahrhaftigen Kunstsinns anstrebenden „Kunstwart“, sind zahlreiche Aufsätze zu finden, die sich in erster Linie mit der ästhetischen Seite des Städtebaues, dem Heimatschutz und der Gartenstadt beschäftigen. Zahlreiche Landmesser treten seit Jahren mit Wort und Schrift für die Wichtigkeit und Bedeutung von Fluchtlinienplänen ein.

Beschaffung der Unterlagen.

Mancherlei Anregungen werden Sie aus den vorgedachten Schriften geschöpft haben und sind vielleicht zur Überzeugung gekommen, daß es bei der steten Zunahme der Bautätigkeit für die Entwicklung Ihrer Stadt von größter Bedeutung ist, bald einen allgemeinen Bebauungsplan über das ganze Stadtgebiet und dessen Umgebung festzustellen. Von einzelnen Straßen besitzen einige Städte mehr oder weniger förmlich feststehende Fluchtlinienpläne, die aber meist ohne jeden Zusammenhang und nur aus dem dringendsten Bedürfnis heraus entstanden sind. Gerade in solchen Einzelplänen liegt oft eine große Gefahr, denn nur ein Bebauungsplan aus einem Gusse kann den Forderungen des Verkehrs, der Wirtschaftlichkeit der Be- und Entwässerung, der Beleuchtung, überhaupt den Forderungen einer gesunden Bodenpolitik gerecht werden. Der Grundsatz, aus dem Großen ins Kleine zu arbeiten, ist hier vorzüglich zu beherzigen, stets muß der allgemeine Bebauungsplan den Einzelplänen vorangehen. Es ist also zunächst ein Übersichtsplan etwa in dem Umfange festzustellen, wie er den Erfordernissen der nächsten 40 bis 50 Jahre entspricht. Darüber hinaus zu gehen ist untunlich, einmal tauchen in diesen Fragen stets neue Gesichtspunkte auf, die schon in der riesigen Entwicklung der Technik begründet sind, andererseits soll der Spekulation nicht unnötig Vorschub geleistet werden. Ist sich der Magistrat, u. U. nach Anhörung einer Bau- oder Fluchtlinienkommission über den Umfang des zu entwerfenden Planes schlüssig geworden, so empfiehlt es sich, am besten im Einvernehmen mit dem zuständigen Katasterkontrolleur, der stets vereidigter Landmesser ist, festzustellen, über welche Kartenblätter sich der Plan erstreckt.

Für ein kleineres Stadtgebiet wird man einen größeren Maßstab nehmen, für die hier in Frage kommenden Verhältnisse 1 : 2000, 1 : 2500 oder 1 : 3000. Ist die Stadtgemeinde in Besitz dieses Planes gelangt, so wird sie einen tüchtigen Landmesser zunächst damit beauftragen, alle nicht dargestellten Gebäude, Wege und wichtige Anlagen aufzumessen und einzutragen. Nötigenfalls sind auch Höhenmessungen vorzunehmen und die Höhenschichtlinien sowie sonst wichtige Höhenangaben in den Plan einzutragen. In eingehenden örtlichen Besichtigungen wird alsdann die Übereinstimmung zwischen Plan und Örtlichkeit festzustellen sein. Bei dieser Gelegenheit ist besonders darauf zu achten, welche Straßen als geschichtliche Straßen unverändert bleiben, welche Gebäude als baukünstlerisch wertvoll erhalten bleiben sollen.

Zweckmäßig wird man die Karte sofort hiernach vervollständigen, indem man vielleicht die zu erhaltenden Gebäude tiefschwarz anlegt, geschichtliche Straßen an den Rändern schärfer auszieht und die angrenzenden Gebäudewandungen schraffiert. Für die Vorentwürfe des Straßengefüges usw. dürfte es sich empfehlen, alsdann schon zur Schonung des Original- und Reinplans Umdruckpläne anfertigen zu lassen, was mit Hilfe verschiedener Verfahren schnell und billig geschehen kann. Sehr bekannt sind das Verfahren der Firma Ullmann in Zwickau sowie das Gisaldruckverfahren der Firma Bogdan Gisevius, Berlin W 9, Linkstraße 29.

Entwurf der Hauptverkehrstraßen.

Ist man in Besitz der Umdruckpläne gelangt, so wird die erste Aufgabe das Entwerfen der Hauptverkehrswege sein. Naturgemäß werden zunächst diejenigen Straßen in Frage kommen, welche die Verbindung mit den Nachbarorten vermitteln und die Hauptverkehrsadern des Erweiterungsgebietes bilden. Unter möglichster Berücksichtigung der alten Wege und der Grundstücksgrenzen muß die Linienführung der Hauptverkehrstraßen so genommen werden, daß beim Befahren des Weges stets eine größere Strecke übersehen werden kann, daß also allzu starke Krümmungen und Steigungen vermieden werden, und daß eine genügende Breite zur Aufnahme des stets zunehmenden Verkehrs vorhanden ist. Durch Festlegung von besonderen Baufluchtlinien im Abstande von 5 bis 10 m von der Straßenfluchtlinie, also durch Anlage von Vorgärten, muß nötigenfalls eine Erweiterungsmöglichkeit geschaffen werden. Immer ist auf die besondere Art der Stadt, sei sie nun Kurort oder Geschäftsstadt mit Industrie oder reine Fabrikstadt, auf die Gewohnheiten ihrer Bewohner, auf das landschaftliche Bild Rücksicht zu nehmen. Ein einheitlicher Zug muß in der Anlage der Hauptverkehrswege liegen, wie ein festes natürliches Gerippe, wie die Äste eines Baumes müssen sie uns aus dem Plane klar entgegentreten. Größere Aufschüttungen oder Einschnitte in das Gelände sind nach Möglichkeit zu vermeiden; schließlich ist der Bewohner einer hügeligen Gegend gewohnt, an Fuß und Pferd andere Ansprüche zu stellen, als der Bewohner der Ebene. In ganz ebenem Gelände ist natürlich Vorsicht geboten, damit das zum Abfluß des Wassers notwendige Mindestgefälle von 1 : 400 herauskommt. Im allgemeinen sollen die größten Steigungen in Hauptverkehrstraßen nicht mehr als 1 : 40 betragen, doch sind auch schon solche von 1 : 15 gebaut worden. Besonders wichtig wird es sein, die historischen Hauptstraßen im Stadtinnern durch Anlage von gleichlautenden Nebenstraßen zu entlasten. Hier kann nicht früh genug eingesetzt werden, damit nicht später erst kostspielige Durchbrüche die Schaffung solcher Entlastungstraßen ermöglichen. Solche Durchbrüche zur Eröffnung von Entlastungstraßen sind freilich da nicht zu scheuen, sondern als hygienisch wertvoll zu begrüßen, wo ihnen alte, baufällige und ungesunde Wohnviertel zum Opfer fallen.

Einteilung in Baugebiete.

In zweiter Linie wird man den Plan dahin zu vervollständigen haben, daß man den — Anforderungen der neuen Städtebaukunst entsprechend — die einzelnen Viertel festlegt, wie Wohn- und Geschäftsviertel, Fabrik- und Industrieviertel und schließlich ein ausgesprochenes Villenviertel. Hat die Gemeinde größeren eigenen Grundbesitz, so wird sie sich ein großes volkswirtschaftliches Verdienst erwerben, wenn sie in der Nähe der Fabriken ein Viertel für Arbeiterwohnungen vorsieht. So wird die Innenstadt meist Wohn- und Geschäftsviertel bleiben, Fabriken wird man, schon der Anschlüsse wegen, in die Nähe der Eisenbahn

oder der Wasserstraße legen. In ruhiger, windgeschützter landschaftlich schöner Gegend wird man ein Villenviertel mit offener Bebauung vorsehen. Zieht man in Wohnvierteln aus Billigkeitsrücksichten die geschlossene Bebauung oder den sogenannten Gruppenbau vor und will doch den Eindruck der Steinwüste vermeiden, so legt man eine hintere Baufluchtlinie fest, etwa im Abstande von 20 m von der Vorgartenlinie. Hierdurch werden im Blockinnern Flächen mit erfrischendem Grün geschaffen; in Arbeitervierteln hat man diese Bauweise derart durchgeführt, daß diese Gartenfläche im Blockinnern Eigentum der Gemeinde bleibt und von dieser unterhalten wird. Sumpfiges, ungesundes Gelände wird man zweckmäßig zu Anlagen ausersehen. Schon aus diesem Grunde sind uns die alten Wall- und Stadtgräben größtenteils erhalten geblieben. Leider sind aber oft Teile dieser alten Schutzgräben der Bebauung zum Opter gefallen. Es ist bei Bearbeitung des Bebauungsplanes darauf zu achten, wenn möglich, einen grünen Gürtel rund um die Stadt zu führen. Es soll dies natürlich keine symmetrische Figur werden, es soll nur angestrebt werden, eine gärtnerische Anlage zu schaffen, die den Spaziergänger möglichst ohne Unterbrechung auf schattigen Wegen rund um die Stadt führt. Müssen Straßen zwischendurch benutzt werden, so lege man an der Sonnenseite schattenspendende Baumreihen an, aber so, daß sie mindestens 8 m von den Straßenwandungen entfernt liegen (5 m Vorgarten und 3 m Fußweg).

Unterteilung, Plätze, Nebenstraßen.

Hand in Hand mit Festlegung der einzelnen Viertel und der weiteren Unterteilung des Erweiterungsgebietes geht auch die Auswahl der Plätze für öffentliche Gebäude, Schulen und Kirchen, für allgemein nützliche Anlagen, wie Schlacht- und Viehhof, Gas- und Wasserwerk, auch müssen genügend freie Plätze als Schmuckplätze, als Erholungsstätten, Spielplätze und Ruhepunkte für den Verkehr festgelegt werden. Die Breite der Nebenstraßen kann in Altstadtvierteln, ebenso in den neueren Vierteln bei Vorgärten, mit 7 bis 10 m bemessen werden. Müssen Verkehrstraßen mit bedeutenden Höhenunterschieden für Fußgänger verbunden werden, so geschieht dies zweckmäßig durch 4 bis 6 m breite Treppenanlagen; durch Festlegung von Vorgartenlinien beiderseits wird dann jede Verunstaltung vermieden und Licht und Luft in reichlichem Maße zugeführt. Nebenstraßen ordnet man in Wohn- und Geschäftsvierteln alle 100 bis 150 m, in Fabrikvierteln in einer Entfernung bis 200 m an. Die Tiefe der Blöcke in Wohn- und Geschäftsvierteln kann 60, 80, ja 100 m betragen, die Tiefe der Industrie- und Fabrikviertel unter 100 m festzulegen, wäre wohl im Interesse des Betriebes unwirtschaftlich.

Selbstverständlich wird man schon auf Grund des Heimatschutzgesetzes vom 15. Juli 1907 ein besonderes Ortsstatut herausgeben müssen und in Verbindung hiermit eine besondere Bauordnung für bestimmte Viertel erlassen.

Eintrag der künftigen Bebauung.

Eine ganz erhebliche Stütze wird alsdann derjenige Bebauungsplan sein, in welchem auch schon die künftige Bebauung durch Eintrag der Gebäudegrundrisse klar vor Augen tritt; macht man diese Arbeit, dann ergeben sich auch schon ganz von selbst die Maßverhältnisse für die Blocktiefen, für die rückwärtige Baufluchtlinie, wie die Maße, welche den Bestimmungen der erweiterten Bauordnung zugrunde zu legen sind. Man wird auch dann auf kleinere Mängel des Bebauungsplanes aufmerksam gemacht; durch leichte Verschiebungen in den Straßenwandungen und durch die Art der staffelförmigen Anordnung der Vorgartenlinie kann erreicht werden, daß die Grundstücke baulich besser ausgenutzt werden können. Vorbildlich oder sagen wir „ideal" wird stets der Fluchtlinienplan sein, welcher der Schönheit gerecht wird und gleichzeitig eine bequeme Bebauung jedes einzelnen Besitzstückes ermöglicht. Oft wird dies aber unmöglich sein, die Grundstücke liegen manchmal mißgestaltet durcheinander, so daß eine vernünftige Bebauung ausgeschlossen ist. Wie oft findet man Feldlagen mit 200—300 m langen und 4—6 m breiten Besitzstücken, eine allgemeine Bebauung ist hier kaum denkbar. Ein solcher Fall kam in der früher zum Bezirke gehörigen Gemarkung Bockenheim vor; mitten in der Stadt lag ein derartiges Gelände, Kieshaide genannt. Als schließlich die Zustände ganz unhaltbar wurden, kam man auf den einzig möglichen Weg der Zusammenlegung, wodurch die bekannte lex Adickes des Frankfurter Oberbürgermeisters zustande kam, die aber vorläufig nur für Frankfurt a. M. gesetzliche Gültigkeit hat. Es wäre für die Entwicklung mancher Stadt zu wünschen, wenn dieses Gesetz bald allgemeinere Gültigkeit erhielte; jetzt können derartige Zusammenlegungen nur auf Grund freier Vereinbarungen getroffen werden und oft an dem Widerspruch eines Einzelnen scheitern. Deshalb ist es wichtig, recht frühzeitig derartige Viertel zusammenzulegen und in schöne Bauplätze einzuteilen; dies kann nur auf Grund eines umfassenden (möglichst frühzeitig aufgestellten) Bebauungsplanes rechtzeitig geschehen.

So erhält man schließlich einen Plan, der ein lebendiges, ausdrucksvolles, auch dem Nichtfachmanne verständliches Bild der künftigen Gestaltung des erweiterten Stadtgebietes gibt. Ein Erläuterungsbericht wird dann noch die Gründe für die Entstehung des Planes, die bei Festlegung des Straßengefüges und der Viertel beobachteten Gesichtspunkte mit Rücksicht auf den Heimatschutz, den Verkehr, die Wirtschaftlichkeit, Gesundheit und die Möglichkeit der Entwässerung zusammenfassend. Auch ist der Hinweis auf eine zu erlassende Bauordnung und etwa notwendig werdende Zusammenlegung angebracht, ferner sind diejenigen Straßen und Viertel zu bezeichnen, von denen später Einzelpläne in größerem Maßstabe, etwa 1 : 1000 oder 1 : 500, angefertigt werden sollen.

Förmliche Feststellung.

Der in seinem Vorentwurfe aufgestellte Plan wird nun nochmals dem Magistrat vorgelegt, und empfiehlt es sich, in diesem Stadium das Gutachten eines bewährten Bausachverständigen einzuholen.*)

Haben sich alsdann alle in Frage kommenden Faktoren geeinigt, so wird der Originalplan, den man bisher geschont und beiseite gelegt hatte, als endgültiger Entwurf fertiggestellt und von dem vereidigten Landmesser und dem mitwirkenden Baubeamten unterschriftlich vollzogen.

*) Unseres Erachtens hätte ein im Städtebau erfahrener Architekt von vornherein schon bei Aufstellung des Entwurfes, und zwar an leitender Stelle, mitzuwirken. D. S.

[illegible] sich Magistrat und Stadtverordnetenversammlung schlüssig gemacht, so erhält der Plan die amtliche Bescheinigung:

„Gemäß Beschluß des Magistrats Nr. . . . . vom . . . . und Beschluß der Stadtverordnetenversammlung vom . . . . ist dieser Plan genehmigt worden.“

Die Ortspolizei hat alsdann den Plan zu prüfen und mit der Bescheinigung zu versehen:

„Vorstehender Plan wird hiermit ortspolizeilich genehmigt.“

Alsdann wird die Offenlegung des Planes in ortsüblicher Weise, etwa wie folgt, durch die Zeitung bekannt gegeben:

„Von den städtischen Behörden ist die Feststellung eines allgemeinen Fluchtlinienplanes für das Stadtgebiet und dessen Umgebung beschlossen worden. Der Plan liegt vom . . . . ab vier Wochen lang . . . . zu jedermanns Einsicht offen. Einwendungen sind innerhalb der Offenlegungsfrist bei dem Magistrat anzubringen.“

Es empfiehlt sich, noch etwa in Betracht kommenden Behörden, wie der Eisenbahn- oder Landesbauverwaltung, unter Übersendung eines Umdruckplanes von der beabsichtigten Fluchtlinienfestsetzung Kenntnis zu geben.

Werden Einwendungen innerhalb der bestimmten Frist nicht gemacht, so wird der Plan durch Magistratsbeschluß förmlich festgesetzt. Dies geschieht etwa wieder durch folgende Bekanntmachung:

„Der Fluchtlinienplan über die Erweiterung der Stadt . . . . ist vom Magistrat endgültig festgestellt worden.“

Werden Einwendungen erhoben und sind dieselben im Instanzenwege als berechtigt anerkannt, haben sich die städtischen Behörden mit den daraufhin vorgenommenen Veränderungen einverstanden erklärt, so wird abermals eine Bekanntmachung zu erlassen sein, etwa:

„Es ist eine Abänderung des Fluchtlinienplanes für das Stadtgebiet beschlossen worden, und zwar bezüglich beispielsweise der Parallelstraße zur Eisenbahn und der unteren Kaiserstraße. Der Entwurf liegt im . . . . von . . . . ab vier Wochen lang zu jedermanns Einsicht offen. Einwendungen sind innerhalb der Offenlegungsfrist beim Magistrat anzubringen.“

Gelangt alsdann der Plan zur förmlichen Feststellung, so kann mit Bearbeitung der Einzelpläne begonnen werden. Je größer der Maßstab, desto genauer und vollständiger können solche Teilpläne gemacht werden, je nach dem Zweck. Es lassen sich dann auch genaue Flächenangaben machen, die nötigenfalls in besonderen Vermessungsverzeichnissen niedergelegt werden. Höhen- und Gefällverhältnisse, die Richtung der Entwässerungsrinnen, die Bürgersteige, die Baumanpflanzungen und sonstige gärtnerische Anlagen können eingetragen werden, desgleichen die Art der Bebauung mit genauen Gebäudegrundrissen, so daß diese Einzelpläne ein bis ins kleinste gehendes Bild der künftigen Straße und des Anbaues geben. Über den Ausbau besonderer Straßenteile, freier Plätze, Tor- und Durchfahrten werden vielfach von geschickter Hand Entwürfe über die architektonische Ausgestaltung beigefügt werden können, namentlich da, wo sich Neubauten an malerische und baukünstlerisch wertvolle alte Gebäude passend angliedern sollen.

Beschaffung der Sachverständigen.

Es bleibt noch eine Frage zu erörtern, wie beschaffe ich mir die nötigen Sachverständigen?

Landmesser und Baumeister wird man immer zusammen wirken lassen, und es scheint mir der richtige Weg zu sein, zunächst nach einem tüchtigen Landmesser Umschau zu halten.

Die wenigsten Stadtgemeinden werden sich entschließen, einen eigenen Landmesser anzustellen, obwohl dies namentlich für Kreisstädte sehr zu empfehlen ist. Die Katasterämter sind überlastet, und kann der Katasterkontrolleur derartige Arbeiten aus Zeitmangel kaum oder nur sehr langsam ausführen. Deshalb hat sich auch Hersfeld ein eigenes Vermessungsamt eingerichtet, das seine Kosten zum größten Teil dadurch wieder einbringt, daß es auch für Privatpersonen landmesserische Arbeiten aller Art ausführt. Über die Einrichtung und besondere Tätigkeit des Vermessungsamtes einer kleineren Stadt darf ich Ihnen vielleicht bei einem späteren Städtetag mehr vortragen.

Durch Umfragen bei den Nachbargemeinden oder Ausschreiben in einer Fachzeitschrift können Sie ja leicht mit einem tüchtigen Landmesser in Verbindung treten; müssen Sie ihn von weit herholen, so werden natürlich die Kosten entsprechend wachsen. In den Industriebezirken des Rheinlands und Westfalens hat man sich dadurch geholfen, daß der Kreis einen Landmesser angestellt hat, der derartige Arbeiten ausführt und bei vielen sonstigen Vermessungsgeschäften die Gemeinden unterstützt. Am billigsten und besten würden Sie natürlich fahren, wenn sich vielleicht mehrere Kreise zusammentun und gemeinschaftlich einen Landmesser mit dem Sitze bei der Provinzverwaltung anstellen. Dieser wird naturgemäß mit den hiesigen Verhältnissen bald vertraut werden, auch würde bei dem riesigen Anwachsen der Grundwerte die Ausgabe in keinem Verhältnisse stehen zu der Annehmlichkeit, in soviel wichtigen Fragen stets einen Fachmann zur Hand zu haben. Namen hervorragender Städtebauer finden Sie in den eingangs erwähnten Schriften zur Genüge, die Mitwirkung des zuständigen Kreisbaubeamten ist Ihnen stets gesichert, wie sie auch vielfach im Regierungsbezirk Wiesbaden in Anspruch genommen wird, und zwar durch Vermittlung des Landrats.

Besondere und vielleicht aus großer Entfernung berufene Sachverständige werden im allgemeinen auch größere Ausgaben verursachen, immerhin darf die Beschaffung eines umfassenden und im Sinne meiner Ausführungen ausgefertigten Bebauungsplanes 2000 bis 6000 M. kosten. Wird ein Flächennivellement nicht gewünscht, so stellen sich die Kosten im allgemeinen erheblich geringer. Aber diese Kosten sollen Sie nicht abhalten, einen für die gedeihliche Entwicklung jeder Stadt so überaus wichtigen und bedeutungsvollen Entschluß zu fassen. Erfüllen Sie doch damit eine Kulturaufgabe, indem Sie Mittel in die Hand bekommen, Ihre teilweise so wunderbaren alten Städtebilder zu erhalten und entsprechend auszubauen. Nehmen Sie sich die Städtebauer Nürnbergs und Augsburgs zum Vorbild, welche die alte volkstümliche, deutsche Bauweise so treu und unangetastet zu bewahren verstanden. In

ihrem schönen Buche „genius loci" erzählt die Engländerin Vernon Lee, wie sie in einem älteren Teile der Stadt Augsburg voll Entzücken das früher entschwundene Deutschland, das Deutschland ihrer Liebe und Sehnsucht wiederzufinden glaubte, das köstliche Land, in dem sich, wie sie sagt, behagliche Prosa und zärtliche Schwärmerei auf so besondere Weise vereinigen. Möge man dasselbe auch in späteren Jahren von unserem Hessenlande sagen können!!

STÄDTISCHES UND LÄNDLICHES WOHNEN.

Von Dr. HANS SCHMIDKUNZ, Berlin-Halensee.

Seit wenigen Jahrzehnten hat sich in unserer Kultur eine anscheinend kleine, doch weittragende Wandlung vollzogen, die von den Beteiligten zwar unmittelbar gespürt wird, aber noch nicht klar genug der Öffentlichkeit zum Bewußtsein gekommen und auch noch nicht im literarischen Verkehre der Öffentlichkeit allzu häufig besprochen worden ist. Sie bezieht sich vorläufig und scheinbar allerdings nur auf die großen Städte.

Wir meinen den Zug des privaten Wohnens von den Mittelpunkten der großen Städte weg an ihre Peripherie oder gleich ganz in ihre ländliche Umgebung hinein. Immer zahlreicher werden die Fälle, daß wir zwar im weiteren Sinn einer Stadt angehören, aber doch nicht in ihr, vielmehr nur in ihrer Nähe, bestenfalls in ihren abgelegensten Teilen wohnen. Dieser immer weitergehende Prozeß einer Dezentralisierung des Wohnens ist zugleich ein sehr begreifliches Seitenstück zur Dezentralisierung der Industrie, d. h. zu der Tendenz, die industriellen Anlagen nicht mehr in einer großen Stadt und womöglich auch nicht mehr an ihren Aussenpunkten zu errichten, sondern sie weit ins freie Land hinauszuschieben, wo die Industrie sich bequem räumlich ausbreiten und wo sie mit den Wasserkräften und dergleichen bequemer wirtschaften kann, als dies innerhalb der städtischen Engen und Pressungen möglich ist. Andererseits aber bedeutet die Dezentralisierung des Wohnens gleichwie die der Industrie ein merkwürdiges Gegenstück zu der vielbeklagten „Landflucht".

Man sieht, das Thema hat seine Bedeutung sowohl für die große Öffentlichkeit wie auch für die kleinsten privaten Verhältnisse. Wo sollen wir wohnen, drinnen oder draußen — und nahe draußen oder recht weit draußen? Diese Frage tritt an uns wohl viel häufiger heran, als es bei unseren Vorfahren der Fall war. Das jahrzehntelange Wohnen einer Familie in ein und derselben Behausung ist heutzutage eine Kuriosität geworden; wir Heutigen sind meist in der nicht immer erfreulichen Lage, gar häufig „umziehen" zu müssen, auch wenn es sich nicht um Übersiedelung von der einen Stadt in die andere handelt. Und gerade jener Zug nach außen, der uns heute beschäftigt, vermehrt natürlich wieder die Menge der Umzüge, zumal eine Wohnung, die vor kurzem noch „weit draußen" lag, jetzt vielleicht schon „tief drinnen" in dem Häusermeere liegt, das sich um jene Wohnung mit unheimlicher Schnelligkeit herumgeschlungen hat.

Aber aus noch manchen anderen Gründen wird die Frage für uns brennend. Wir sind empfindlicher geworden in allem, was die Gesundheit angeht, sind sogar trotz unserer Überkultur vielleicht verständiger und feinfühliger für die freie Natur, als es unsere Vorfahren waren, und als es heute noch manche Landbewohner sein mögen. Dazu kommen die vielerlei kritischen Gedanken, mit denen man das unabsehbare Anschwellen der Großstädte betrachtet. Und nicht zuletzt spielt hier der Zug herein, die Interessen weiter Kreise für politische Dinge von der großen Politik abzulenken und auf die kleine hinzulenken, d. h. auf die Kommunalpolitik, die uns ja unmittelbar am meisten spürbar ist. So wird es allaugenblicks zu einer sowohl persönlichen wie auch sozialen Frage: wo sollen wir mieten, und wo sollen wir irgend welchen Mitmenschen, die uns danach fragen, das Mieten einer Wohnung, u. U. sogar die Beschaffung eines eigenen Heimes, anraten?

Dazu kommt aber noch eine neuerliche Kulturströmung, die von England ausgeht, in unseren Landen jedoch nur erst wenig Erfolg erzielt hat. Wir meinen die sogenannte englische Arbeitszeit im Verhältnisse zur sogenannten deutschen. In den gemütlichen älteren Zeiten des städtischen Lebens lag es buchstäblich nahe, daß der berufstätige Mann mittags die paar Schritte zu seiner Wohnung zurückmachte, um sich nicht nur eine erholende Unterbrechung zu gönnen, sondern um sich auch seiner Familie in Ruhe zu widmen, bis dann wieder die Nachmittagsarbeit rief und vielleicht bis in den tiefen Abend hinein dauerte. Diese Arbeitsverteilung mit einer längeren Trennung der Hälften und mit der Hauptmahlzeit zwischen ihnen scheint so naturgemäß zu sein, daß wir an ihrem Vorzuge vielleicht gar nicht zweifeln würden, wenn wir noch jene gemütlichen altstädtischen Verhältnisse besäßen.

Nun treten aber zwei neue Momente hinzu. Erstlich machen wir immer mehr Anspruch darauf, uns den Abend entweder für städtische oder auch für ländliche Genüsse und Bildungsmöglichkeiten frei zu halten. Sodann wird es uns mit der wachsenden Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsstätte immer schwerer, ein und denselben, vielleicht recht unschönen und jedenfalls nur geschäftlichen Weg täglich viermal zu machen; die Verbringung der großen Mittagspause fern von der Familie in der Nähe der Berufsstelle ist mindestens eine etwas leere Sache.

Diese zwei Momente sind es nun hauptsächlich, die für das englische System sprechen, bei welchem die Berufsarbeit durch keine größere Pause unterbrochen, sondern vielmehr stetig bis zu ihrem möglichst frühen Ende durchgeführt wird. Dies erspart einen zweimaligen Stadtgang, verlängert uns den Tagesrest für ein Genießen oder Weiterbilden und hat überdies noch den Vorteil, daß man seine Dinge „in einem Aufwaschen" erledigt, während bekanntlich das Wiederanfangen in der etwas faulen Nachmittagsstimmung kräfteraubend und zeitvergeudend ist. Ein Wohnen vollends in ländlicher Ferne wird durch die deutsche Arbeitsverteilung beinahe unmöglich gemacht. So ist es eine ganz wesentliche Bedingung für ein Erlöst-

[illegible] aus den städtischen Pressungen, daß wir mit dieser Gabe Englands auch bei uns Ernst machen.

Tatsächlich hat sich die englische Arbeitszeit bei uns [illegible] zum Teil eingebürgert. Namentlich halten Behörden und behördenähnliche Anstalten, wie z. B. öffentliche Sammlungen, daran fest. Weit weniger ist dies bisher in der Industrie und im Handel möglich gewesen, etwa die größeren Finanzinstitute ausgenommen. Was die Ursachen davon sein mögen, ist umso schwerer zu sagen, als es sich hier großenteils um Wechselwirkungen handelt: die deutsche Arbeitszeit ist eben nicht bloß Wirkung unserer heimischen Verhältnisse, sondern auch eine Ursache von diesen; und die vielberufenen Fälle, in denen sich die versuchte Einführung der englischen Arbeitszeit nicht bewährt haben soll, scheinen schließlich darauf zurückzugehen, daß wir eben ganz einfach noch auf so vielen Seiten von der deutschen Arbeitszeit abhängig sind. Dazu mögen immerhin einige dem Volk eigentümliche Schwerfälligkeiten kommen; ein echter Münchener oder Stuttgarter, dem man sein gutes Mittagessen zwischen 12 und 2 Uhr entziehen wollte, würde vielleicht an den Weltuntergang glauben.

In besonders scharfer Weise scheinen Gegnerinnen der englischen Arbeitszeit unsere Hausfrauen zu sein. Sie haben ja begreiflicherweise Interesse daran, die nicht durchaus angenehme Arbeit der Hauptmahlzeit samt allen letzten Erledigungen, die dazu gehören, möglichst bald hinter sich zu sehen und sich sowie den dienstbaren Geistern nicht noch Arbeiten bis in die Nacht hinein aufzubürden. Selbst für die Kinder ist es jedenfalls zweckmäßiger, eine größere Mahlzeit mehr früh am Tag als spät am Tag einzunehmen, da einem Kinde noch mehr als einem Erwachsenen das Verdauungsgeschäft den Schlaf stört.

Indessen kann man gerade an der Hand dieses Beispieles bedenklich werden. Bei der richtigen englischen Arbeitszeit, also etwa bei den für selbständige Beamte gebräuchlichen Bureaustunden von 9 bis 3 Uhr, fällt die Hauptmahlzeit in Tagesstunden, die von der Schlafenszeit doch noch weit entfernt sind. Die deutsche Arbeitszeit hingegen verführt zu einem immerhin etwas größeren Abendessen in später Stunde, während die an die englische Arbeitszeit angeschlossene Hauptmahlzeit nicht mehr viel Interesse für eine zweite Sättigung erzeugt.

So gewinnen wir auch ein günstigeres Verhältnis zu den mannigfachen Abendunterhaltungen und dergleichen. Es besteht allenthalben ein Gegensatz zwischen zwei Tendenzen für den Anfang unserer Theater, Gesellschaften usw.: eine frühe und eine späte. Für den frühen Anfang sprechen ganz naheliegende gesundheitliche Gründe, die wohl allen Beteiligten zugute kommen. Für den späten Anfang spricht der Umstand, daß nur er zahlreichen Bevölkerungsklassen, zumal denen im Geschäftsleben engeren Sinnes, die Möglichkeit der Teilnahme bietet. Tatsächlich hat sich denn auch der durchschnittliche Theaterbeginn, den wir Älteren noch mit etwa 7 Uhr in Erinnerung haben, bereits um fast eine Stunde verschoben; und selbst jetzt ertönen noch Forderungen nach einem späteren Theaterbeginn. Innerhalb der gegenwärtigen Verhältnisse dürfte ein Ausgleich dieser widerstrebenden Interessen nahezu unmöglich sein. Wird aber mit dem Fernwohnen und mit seinen hauptsächlichen Folgen, d. i. einerseits der reichlichen Verkehrssteigerung und andererseits der allgemeinen englischen Arbeitszeit, Ernst gemacht, dann kann sich auch diese Schwierigkeit eher von selbst lösen.

Es fragt sich nun weiterhin, wie weit es sich geradezu um eine Zuspitzung des Gegensatzes zwischen städtischem und ländlichem Wohnen handelt. Mancher wird sagen: mitten in der Stadt — gut! Weit draußen auf dem Land — auch gut! Aber in der Mitte dazwischen — nicht gut! Tatsächlich haben wir mit diesen Zwischenfällen ganz besonders häufig zu tun. Die Vorteile des zentralsten städtischen Wohnens können wir nicht mehr genießen, weil wir keine geeignete Wohnung finden; die einer wirklichen weltfremden Idylle erreichen wir nicht, weil wir noch zu sehr an städtische Verpflichtungen gebunden sind, und weil der städtische Nahverkehr doch lange nicht überall auf der höchsten Höhe steht.

Also bleibt allzu häufig nichts anderes übrig, als bloß in einer mäßigen Entfernung vom Mittelpunkte zu wohnen. Dadurch aber geschieht es meistens, daß man einerseits auf die Vorteile des intimsten Großstadtlebens verzichten und seine Nachteile dahinnehmen muß, andererseits noch lange nicht die Vorteile der Ländlichkeit erreicht und doch schon die Nachteile der weiten Entfernung spürt. Statt einer goldenen Mitte bekommen wir hier leicht eine schmutzig graue. Das sind jene trostlosen vorstädtischen Teile unserer Städte, zumal jene überall gleichförmigen Bahnhofstraßen, Arbeiterviertel und dergleichen mehr, die der modernen Städtebaukunst so viel Gelegenheit gegeben haben, energische neue Forderungen aufzustellen.

Nun bemüht sich gerade diese Kunst nach einer Abhilfe für jene vielleicht nicht allzu traurigen, aber doch recht trübseligen Verhältnisse. Nicht zuletzt sind es die sogenannten „Laubenkolonien“, die dem Stadtbewohner wenigstens zum Teil den Segen der freien Natur vermitteln sollen: kleine Gartenparzellen, um billiges Geld gemietet, mit einer primitiven Laube versehen, zu Blumen- und Gemüsezucht verwertet — eine Familienfreude am Sonntag. Namentlich in Berlin sind weite Gründe auf diese Weise in Anspruch genommen. Als eine besondere Spielart der Laubenkolonien haben sich mit der Erinnerung an den großen Hygieniker D. G. M. Schreber (1808 bis 1861) die sogenannten „Schrebergärten“ entfaltet: Komplexe von Laubenkolonien mit einem Kinderspielplatz in der Mitte usw. Namentlich scheinen Leipzig und Breslau an dieser Form Gefallen gefunden zu haben.

Dabei handelt es sich also um das Prinzip eines mehr städtischen Wohnens, dessen Nachteile man durch den Genuß an jenem zeitweiligen Verkehr mit der Mutter Natur überwindet. Im kleinsten ist es das gleiche, wie wenn jemand es sich leisten kann, sowohl eine zentrale Stadtwohnung wie auch eine völlig ländliche weit droben im Gebirge zu haben, in die er sich und die Seinigen flüchtet, sobald nur irgendwelche 24 Stunden dafür frei werden. Zunächst ist daran nur bei sehr günstigen Vermögensverhältnissen zu denken. Immerhin aber dürfen wir die Hoffnung nicht aufgeben, auch für geringere Besitzverhältnisse etwas Derartiges zu erreichen. Unsere deutsche Heimat hat im Gegensatze zu vielen anderen Ländern den großen Vorteil einer reichlichen Abwechselung von Flachland und Gebirgen, von Wasserläufen aller Art, von Landstrichen für städtisches und von solchen für idyllisch ländliches Leben. So ist es doch hauptsächlich

nur ein Bündel von wirtschaftlichen und eisenbahntechnischen und sozialpolitischen Fragen, daß wir auch in dieser Weise unsere Wohnungsverhältnisse lockern.

Nicht zuletzt gilt es, gerade denen, welche die Großstadt am wenigsten nötig haben, sie aber vielleicht am liebsten benutzen, anderswo einen Ersatz zu bieten. Die eingangs erwähnte Landflucht ist ja sehr mannigfaltig. Nicht nur die bäuerliche Jugend strömt in die Stadt, um die Vorteile der Industrie und die gesteigerten Genüsse der Stadt zu benützen: auch der wohlverdiente Ruhestand des Alters wendet seine Mittel und Tage häufig lieber an die Stadt, als an das Land, nimmt anderen den Platz weg und erhöht dadurch die Schwierigkeiten, von denen wir sprechen. Sind doch zahlreiche Menschen so sehr persönlich an ihre Anwesenheit ganz nahe den innersten städtischen Faktoren gebunden, daß für sie die schönen Reden vom schönen ländlichen Wohnen gar nicht in Betracht kommen, auch wenn diese für andere Menschen noch so richtig sein mögen!

Aber wem kann man es verdenken, daß er die Großstadt überschätzt, wenn er vielleicht sein Leben lang gezwungen worden ist, das Landleben einschließlich des Lebens in kleinsten Städten zu überschätzen? Tatsächlich bieten nun einmal unsere Großstädte nicht nur kulturgemäße, sondern zum Teil auch naturgemäße Vorzüge. Hierher gehören vor allem die gesundheitlichen Ausstattungen moderner Wohnungen gegenüber dem oft kaum erträglichen Primitiven, das wir in ländlicher Umgebung hinnehmen müssen. Der scheinbar so einleuchtende Satz: „Je weiter draußen, desto hygienischer“, muß sich manchen Abbruch gefallen lassen. Ja, es ist geradezu behauptet worden, daß es nichts weniger gesundheitliches gebe, als das ländliche Wohnen.

Am wenigsten vielleicht beachtet man einen Umstand, der noch tiefer greifen kann, als die näherliegenden. Je weiter man vom städtischen Getriebe entfernt wohnt, ohne doch berufsmäßig Landmann zu sein, desto mehr kann die verhältnismäßig gleichförmige und geistig inhaltslose Umgebung seelisch drücken. Menschen, welche die Begeisterung fortgerissen hat, sich weit draußen in einer Einsiedelei zu begraben, wissen von einer nahezu psychopathischen Wirkung der ländlichen Einsamkeit zu berichten. Aber nicht nur von solchen äußersten Fällen gilt dies. Unsere äußeren Stadtviertel und Villenkolonien gewähren ihrem Bewohner, wenigstens wenn er an ein höheres geistiges Leben gewöhnt ist, außer den näher als sonst liegenden Naturschönheiten schließlich nichts als die ewig gleichmäßigen Straßen mit ihren ebensolchen Häusern, die jedenfalls, mögen sie nun Mietskasernnen oder Einfamilienhäuser sein, niemand anderen als ihre eigentlichen Bewohner und allenfalls Besucher angehen. Das tägliche Wandern in solchen Gegenden kann schließlich eine recht spürbare geistige Leere erzeugen; das Subjekt bleibt sozusagen bei sich und seinen Sorgen und findet nicht jene Ablenkung und Ausfüllung, die dem städtischen Getriebe trotz allem zu danken sind.

Aber noch mehr! Solche Gegenden sind meist gänzlich arm an Bauten, welche den Einzelnen mit der größeren Gemeinschaft und zumal mit dem geschichtlichen Zusammenhange verbinden. Alles, was für kirchliche und weltliche Interessen an gewichtigeren Bauwerken geschaffen werden kann und geschaffen worden ist, bleibt diesen idyllischen Stadt- und Landbürgern fern; kein sozialer Punkt, an den sich das Sozialwesen, das wir Mensch nennen, geistig anhalten könnte! Unsere nächste Generation wird noch mehr als wir diesen Zusammenhang verlieren, wenn wir sie in Gegenden halten, in denen neben dem eigenen Individuum und seinem Lebenskreise lediglich das ganz ähnliche von Nachbar und Gevatter zu tun und zu fühlen gibt. Heimatsgefühl und schließlich nationale Gesinnung wachsen in unseren Bahnhofsvierteln und Villenkolonien vermutlich weit dürftiger, als in der Nähe jener historischen Bauten, welche die Generationen über die Jahrhunderte hinaus zusammenhalten.

Diese etwas hochfliegend idealistisch scheinende Erwägung berührt sich nun leicht mit ganz greifbaren Sorgen des Alltages. Die Hausfrau vermißt größere Einkaufsgelegenheiten in der Nähe, der Familienvater eine Bibliothek, der Spaziergänger einen Hauptplatz, zu dem ihn sein Erholungsgang führen könnte, und dergleichen mehr. All das ist längst von der Stadtmitte aufgesogen. Kurz: wollen wir ein menschenwürdiges Wohnen fern vom Hauptzentrum durchführen, so brauchen wir zahlreiche Nebenmittelpunkte. Es ist nicht schwer, solche zu schaffen. Gerade mit der übergroßen Ausdehnung unserer Städte werden sie auch verwaltungstechnisch immer notwendiger. Gerichte und Schulen, Sammlungen und Theater können nicht mehr auf den altgewohnten Plätzen zusammengedrängt bleiben, sondern verlangen ebenfalls eine Ausweitung, wie unser Wohnen es verlangt. Nur ist tatsächlich jener Zug der öffentlichen Stadtpflege diesem Zuge der privaten Wohnungspflege noch lange nicht genügend nachgefolgt. Der Architekt Karl Henrici hat 1893 in einem preisgekrönten Wettbewerbsentwurfe zu der Stadterweiterung Münchens, der freilich nicht ausgeführt worden ist, gezeigt, in welcher auch ästhetisch wirkungsvollen Weise sich neue Stadtteile um solche Nebenmitelpunkte gruppieren lassen.

Doch nicht nur dies! Es handelt sich schließlich nicht bloß um die Peripherie und Villenkolonie einer Großstadt, und auch nicht bloß um die großen Städte. Stets mehren sich die Stimmen, die an dem städtisch konzentrierenden Zug unserer Kultur Kritik üben, die in der wachsenden Überfülle unserer großen Städte einen tödlichen Schaden und im Zurückströmen aufs Land die Erlösung sehen. Aber wer will „zurückströmen“, wenn er doch wegen eines jeden dem modernen Menschen unentbehrlichen Kulturbedürfnisses den entgegengesetzten Rückschritt machen muß!

Es bleibt nichts anderes übrig, als den Grundsatz des Nebenzentrums immer weiter hinauszutragen und schließlich auch unserem Lande das zugute kommen zu lassen, was die großstädtische Kultur zwar nicht an Schlimmem, aber an Gutem geschaffen hat. Wenn die „Fliegenden Blätter“ bis in die entfernteste Försterhütte dringen, dann kann auch manches andere Stück Kultur nachfolgen. Den großen Gegensatz von heute zwischen Stadt und Land kannte das Mittelalter nicht; damals war, verhältnismäßig genommen, das Land weit mehr durchsetzt mit dem großen Zuge des gemeinsamen Kulturlebens, als heute.

Doch wir befinden uns schon infolge anderer Faktoren auf dem Wege zu dieser Lage zurück. Die Industrie begehrt immer dringender nach freier Bahn aus den städtischen Engen heraus. Allerdings ergibt auch dies einen

Konflikt. Mit Recht haben die Bestrebungen des „Heimatschutzes“ und dergl. gegen die Verunstaltung landschaftlicher Schönheiten geeifert — in der Schweiz mit noch mehr Notwendigkeit als bei uns. Allein nun kann man die Gegenstimmen um so lebhafter hören. Die „Verunstaltungsgesetze“, wie sie jetzt allmählich unseren Parlamenten mundgerecht werden, erregen bei der Industrie die Befürchtung, daß sie die unvermeidliche Dezentralisation dieser hemmen werden.

Hier am deutlichsten sieht man, daß ohne gegenseitiges Verständnis und ohne Kompromisse solche Dinge wie die von uns heute angeregten nicht behandelt werden können. Doch es gilt nicht nur Kompromisse! In einer Richtung gilt es ein ganz bestimmtes Vorwärtsdringen: in der Richtung von der Stadt zum Land. Unsere Kultur muß nun einmal über Land getragen werden. Und der einzelne, der heute fragt, wo er morgen seine Wohnung mieten soll, muß sich eben auch fragen, wie weit er imstande ist, diesen Zug mitzumachen, wie weit ihn dabei die bestehenden Verhältnisse fördern, und wie weit hinwider er selbst dazu beitragen kann, ihre Fortschritte zu fördern.

WALDSIEDELUNG HÖSEL. (Siehe Tafel 88.)

Zwischen den Haupt-Handels- und Industriestädten des rheinisch-westfälischen Industriebezirks liegt in der Mitte an der Staatsbahnlinie Düsseldorf—Essen (Ruhr) die Eisenbahnstation Hösel, zugehörig zu dem einige Minuten entfernt liegenden Landorte Hösel. Das zu diesem Orte gehörige Gebiet ist bekannt durch seine an Naturschönheiten ausgezeichnete und gesunde Lage. Große, stundenweite, zum Teil aus Nadelholz bestehende Waldungen, durchzogen von großartigen Fahr- und Fußwegen, schließen sich um und an den Ort. Es wird deshalb auch dieses Waldgebiet zu Wagen und zu Fuß an schönen Tagen von Tausenden Bewohnern der Umgebung, insbesondere der Städte Düsseldorf und Essen, zur Erholung und zum Vergnügen aufgesucht. Zahlreiche Sonderzüge der Staatsbahn helfen an Sonntagen von Essen und Düsseldorf den Verkehr von und nach Hösel bewältigen. Die an der geplanten Waldsiedelung vorbeiführende Kleinbahn vermittelt den Verkehr mit den ebenfalls industriereichen Städten Heiligenhaus und Velbert. In dem engeren und weiteren Gebiet sind keine der Gesundheit nachteiligen Fabriken vorhanden und ist die Errichtung neuer Anlagen durch Polizeiverordnung untersagt.

Als Besitzerin des unmittelbar am Bahnhof angrenzenden und zwischen diesem und dem Orte Hösel gelegenen Gutes Groß-Eickelscheid ist nun die Firma Friedr. Woker & Sohn in Düsseldorf dazu übergegangen, dieses Grundstück zur Bebauung aufzuschließen. Da es zum großen Teil aus Hochwald besteht und rings von solchem umgeben ist, verdient es wohl die Bezeichnung einer Waldsiedelung.

Besondere, polizeilich festgelegte Bestimmungen regeln die Bebauung. Die offene Bebauung ist im allgemeinen Bedingung, doch sind auch einige Gebiete als geschlossen bebaut gedacht; in diesen sind Geschäftsläden zulässig.

Das Gelände ist bevorzugt durch die günstige Lage am Bahnhofe. Dieser liegt 4—5 m tiefer als das Gebiet der Waldsiedelung, so daß als unmittelbare Verbindung für Fußgänger vom Bahnhofsvorplatz aus eine Treppe zu der zunächst liegenden Straße geplant ist.

Das Gebiet eignet sich zur Ansiedelung für alle, welche Wert auf landschaftliche Schönheiten, sowie auf gesunde Lage und Billigkeit der Wohnung legen, besonders aber für solche Naturfreunde, die in den benachbarten Städten ihr Geschäft oder ihren Beruf ausüben und gleichzeitig die Vorzüge und Annehmlichkeiten einer Landwohnung genießen wollen.

Die Steuerverhältnisse (100% Gemeindezuschlag) können für die Ansiedler als günstig bezeichnet werden. Baumaterialien sind in der Nähe in vorzüglicher Güte zu haben. Die Löhne für Bauarbeiten sind billiger wie in den benachbarten Städten.

KLEINE MITTEILUNGEN.

INNSBRUCK. Seitdem auf die nahen Beziehungen zwischen der Denkmalpflege und dem Städtebau hingewiesen worden ist, mehren sich erfreulicherweise die Fälle, in denen gleich beim Entwurfe der Bebauungspläne die Erhaltung künstlerisch und geschichtlich wertvoller Bauwerke ins Auge gefaßt wird. Nicht immer zur Freude des Besitzers, der lieber das „alte Gerümpel“ preisgeben würde, um dafür neue, gut bezahlte Bauplätze einzutauschen. Dank verdient deshalb die Gemeinde, die sich selbst auf die Gefahr hin, ein derart bewertetes Gebäude erwerben zu müssen, nicht dadurch beirren läßt. Besonderen Dank gegenwärtig die Tiroler Landeshaupt- uud Fremdenstadt Innsbruck, die damit versucht,

sich auch in ihrem Erweiterungsgebiete bei Pradl des von den Vätern ererbten Ruhmes ihres schönen Stadtbildes würdig zu erweisen.

Ein vom Stadtbaurate Arch. E. Klingler aufgestellter Bebauungsplan sieht die Erhaltung des an der Sill gelegenen, unter Kaiser Maximilian I. erbauten und bis auf den heutigen Tag als solches benutzten Zeughauses vor, das mit seinem Wehrturme an der Nordecke und seiner von Bogengängen eingefaßten Hofanlage auch architektonischen Wert hat und von jenseits der Sill gesehen, eine in der Landschaft wirkungsvolle Baugruppe bildet. Ein früherer Bebauungsplan hatte wenig Rücksicht darauf genommen, so daß infolge Einspruchs der zur Erforschung und Erhaltung der Baudenkmäler bestehenden Zentralkommission, deren Vertreter k. k. Hofrat u. Professor Ritter v. Wieser unbedingt die Erhaltung des historisch wertvollen Gebäudes forderte, die das Zeughausgrundstück berührenden Fluchtlinien seinerzeit nicht festgesetzt wurden. Auch war an dieser Stelle eine Begradigung des leichtflüssig geschwungenen Sillufers beabsichtigt, welche den malerischen Reiz des Bildes zerstört haben würde; daß diese Begradigung völlig unnötig und nur der Vorliebe für die gerade Linie, den schematischen Blockzuschnitt, zu verdanken gewesen wäre, braucht wohl nicht besonders hervorgehoben zu werden.

In dem Bebauungsplane des Herrn Arch. E. Klingler ist deshalb der Flußlauf unverändert gelassen und das Zeughausgrundstück derart aufgeteilt, daß die von der Stadt kommende Jahnstraße sich unter platzartiger Erweiterung an der Zeughausgasse gabelt. Zwei Seiten des Zeughauses werden demnach an Straßen liegen, während die beiden anderen Seiten von Grünanlagen umgeben werden sollen, die sich bis an das Sillufer erstrecken. Die Zeughausgasse ist dabei an der Kreuzungstelle versetzt, was sowohl in verkehrstechnischer (um rechtwinklige Überquerungen zu vermeiden), als auch in schönheitlicher Hinsicht (um ein geschlossenes Platzbild zu erhalten) gleichermaßen Anerkennung verdient. Dem Zeughause gegenüber am anderen Sillufer ist wieder eine Grünanlage mit dem Bauplatze für ein öffentliches Gebäude geplant, so daß mit einfachen Mitteln eine großräumige, von der Sill durchflossene Doppelplatzanlage entstehen würde, deren Wandungen elegant geführte Fluchtlinien vorbereiten.

Rechnet man noch dazu, daß der Plan im übrigen durchaus den Forderungen moderner Städtebaukunst entspricht, so kann man seine Genehmigung und Durchführung den beteiligten Behörden nicht dringend genug ans Herz legen. Der Widerstand, den gegenwärtig noch der Besitzer des Zeughauses, das Militärärar, dem Plane entgegensetzt, dürfte um so eher überwindbar sein, als die Stadtgemeinde das Zeughaus zu erwerben, vielleicht zu einem Museum einzurichten beabsichtigt, und trotzdem noch reichlich große Flächen des Grundstücks für die Verbauung verbleiben. Th. G.

AUS GÖTTINGEN. Wenn im Winkel des mittelalterlichen Platzes zwei Straßen — gewöhnlich wurde nur eine unmittelbar auf den Platz geführt — einzuführen waren, so geschah dies meist in der Weise, daß beide Straßen unter Versetzung ihrer Fluchten gegen die Platzwandungen schon kurz vor Eintritt in den Platz zusammengeführt wurden, so daß nur eine gemeinsame Öffnung über Eck entstand. Diese Öffnungen erweisen sich für den gesteigerten Verkehr heute oft als zu eng; sie müssen erweitert werden, und da entsteht dann immer wieder die Frage, wie? Besonders, wenn damit nicht nur die Geschlossenheit der Platzanlage, sondern auch ein schönes Straßenbild gefährdet wird.

Eine solche Gefahr bestand vor kurzem in der Altstadt Göttingen, die so viele durch Versetzungen geschaffene Straßenabschlüsse besitzt, an der Stelle, wo die Lange Geismarstraße und die Kurze Straße ganz nach demselben Grundsatze gemeinsam in den Kornmarkt und die senkrecht darauf endigende Groner Straße einmünden. Nach dem im Jahre 1888 festgesetzten Fluchtlinienplane sollte das den Kornmarkt abschließende Quentinsche Haus zur Verbreiterung der Kurzen Straße mitten durchschnitten werden, so daß man schon an der den Kornmarkt verlängernden Weender Straße aus in ein Loch hätte blicken müssen. Dies ist durch einen neuen Fluchtlinienplan vereitelt worden, nach dem bloß ein Winkel an der Ecke der Kurzen und der Groner Straße ausgeschnitten werden soll — siehe den beistehenden Planausschnitt. Allerdings ist dieses Eckhaus selbst ein wertvolles Bauwerk, das zu erhalten sehr wohl erwünscht wäre — dann müßte es die Stadtgemeinde aber erwerben und das gegenüberliegende Eckhaus — am Kornmarkt und an der Langen Geismarstraße — noch gleich dazu, um die notwendige Erweiterung durchzuführen.

Die gegen den Plan erhobenen Einwendnngen sind zurückgewiesen worden, und zwar mit Gründen, die von allgemeinem Interesse sein dürften, weshalb die Beschlüsse des Bezirksausschusses und des danach noch angerufenen Provinzialrats wörtlich hierher gesetzt sein mögen:

Der Bezirks-Ausschuß. Hildesheim, 9. September 1907.

„In Sachen, betr. die Einwendungen gegen den durch den Beschluß der städtischen Kollegien zu Göttingen vom 26. März 1907 unter Zustimmung der Ortspolizeibehörde festgesetzten neuen Fluchtlinienplan der Kurzen Straße zu Göttingen, hat der Bezirksausschuß in seiner Sitzung vom heutigen Tage beschlossen:

Die erhobenen Einwendungen werden als unbegründet zurückgewiesen.

Gründe.

Die neuen Fluchtlinien der Kurzen Straße sind unter Beobachtung der gesetzlichen Bestimmungen festgesetzt.

Nach § 3 des Gesetzes betr. die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften vom 2. Juli 1875 ist bei Festsetzung der Fluchtlinien auf Förderung des Verkehrs, der Feuersicherheit und der öffentlichen Gesundheit Bedacht zu nehmen und darauf zu halten, daß eine Verunstaltung der Straßen und Plätze nicht eintritt. Diesen Vorschriften entspricht der vorliegende Fluchtlinienplan, und zwar in erheblich höherem Maße als der alte Fluchtlinienplan.

Die in dieser Hinsicht erhobenen Einwendungen können deshalb Berücksichtigung nicht finden. Soweit die Einwendungen Schädigungen der Anlieger der Straße zum Gegenstande haben, können sie in diesem Verfahren nicht erörtert werden, sind vielmehr in das bei Durchführung des Planes einzuleitende Enteignungs-Verfahren zu verweisen.

Demnach war zu beschließen, wie geschehen."

Der Provinzialrat. Hannover, 3. Dezember 1907.

„In Sachen betr. den Fluchtlinienplan für die Kurze Straße in Göttingen werden die gegen den Beschluß des Bezirksausschusses zu Hildesheim vom 9. September 1907 — B. A. I C. 270/2 erhobenen Beschwerden als unbegründet zurückgewiesen.

Gründe.

Der Magistrat der Stadt Göttingen hat im Einverständnis mit dem Bürgervorsteherkollegium und unter Zustimmung der Polizeiverwaltung vom 26. März 1907 beschlossen, den in den Jahren 1888/90 festgestellten Fluchtlinienplan für die Kurze Straße dortselbst aufzuheben und neu in der Art festzustellen, daß die nach Norden in der Einmündung nach dem Kornmarkt zu notwendige Verbreiterung der Kurzen Straße durch Festsetzung einer neuen Straßenfluchtlinie nicht lediglich für die Westseite — wie es im bestehenden Plan vorgesehen ist — sondern in der Hauptsache für die Ostseite der Straße und nur für das dem Kaufmann Quentin gehörige Hausgrundstück Groner Straße, Ecke der Kurzen Straße auf der Westseite erfolgen soll. Geleitet ist der Magistrat dabei von dem Bestreben, das zur Zeit bestehende schöne Straßenbild auch für die Zukunft möglichst zu erhalten. Nach ordnungsmäßiger Offenlegung des Planes haben der Kaufmann Quentin und die Besitzer der Grundstücke an der Ostseite der Kurzen Straße nach ihrer Einmündung zum Kornmarkte zu, nämlich Rakebrand, Tolle, Spieß, Günther und Reitemeyer, fristzeitig Einwendungen dagegen erhoben.

Vom Bezirksausschuß in Hildesheim durch Beschluß vom 9. September 1907 abgewiesen, haben sie rechtzeitig Beschwerde bei dem Provinzialrat eingelegt und diese in gleicher Weise wie die früher erhobenen Einwendungen damit begründet, daß die neue Fluchtlinienfestsetzung den Verkehrsinteressen nicht genügend Rechnung tragen, eine Erhaltung des Straßenbildes nicht bewirken, kostspieliger für die Stadt sein und die Straßenanlieger erheblich in ihrem Besitz schädigen würde.

Der Beschwerde muß der Erfolg versagt bleiben.

Das gegenwärtige schöne Straßenbild bei der Kurzen Straße wird durch die geschwungene Linienführung und dadurch bedingt, daß das Quentinsche Haus an der Groner und Kurzen Straßenecke dem Straßenbilde von der Weender Straße und dem Kornmarkt aus einen harmonischen Abschluß gibt. Beides würde wegfallen, wenn entsprechend dem Fluchtlinienplane vom Jahre 1888/1890 die Kurze Straße geradlinig durchgeführt und dabei das Quentinsche Eckgrundstück fast völlig zu Straßenzwecken in Anspruch genommen würde. Dagegen bleibt bei den neu beschlossenen Fluchtlinien die alte Straßenführung erhalten und das Quentinsche Grundstück in bebauungsfähiger Größe bestehen.

Der neue Fluchtlinienplan trägt daher dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung des historischen Straßenbildes in erhöhtem Maße Rechnung. Da seiner Ausführung, wie im Folgenden dargelegt werden wird, auch weder verkehrspolizeiliche Bedenken noch eine besondere wirtschaftliche Schädigung der Anlieger entgegenstehen, verdient er vor dem alten Plane den Vorzug.

Die Kurze Straße ist eine Nebenstraße, sie stößt mit ihrem südlichen Ausgange auf das geschlossene Universitätsgrundstück, so daß mit einer Fortführung nach Süden und einer etwa dadurch bedingten besonderen Verkehrszunahme für die Zukunft nicht gerechnet werden kann. Eine Erweiterung des Nordausganges der Kurzen Straße, wie sie nach den obwaltenden Verkehrsverhältnissen geboten ist, sieht der neue Fluchtlinienplan in ausreichender Weise vor.

Unbegründet erscheint weiter die von den Beschwerdeführern geäußerte Befürchtung, daß der neu zu schaffende einspringende Winkel bei den Grundstücken Groner Straße 34 und 35 mißbräuchlich benutzt und daher im polizeilichen Interesse nicht geduldet werden könne. Bei ihrer bevorzugten Lage sind gerade diese Grundstücke zur Einrichtung von Läden und Schaufenstern besonders geeignet; es kann deshalb nicht angenommen werden, daß sie hierzu nicht auch Verwendung finden werden. Die Entstehung einer Unratablagerungsstätte ist daher ausgeschlossen.

Schließlich sind die neuen Fluchtlinienpläne auch finanziell günstiger für die Stadt und vorteilhafter für die Gesamtheit der Anlieger. Denn für Straßenzwecke fordern sie von den Anliegern geringere Grundflächen als der alte Plan. Auch bleiben sämtliche Grundstücke der Anlieger in bebauungsfähiger Fläche bestehen, während nach dem bisherigen Plan das Quentinsche Grundstück in bebaubarer Größe nicht zu erhalten ist.

Hiernach rechtfertigt sich die getroffene Entscheidung."

Unserem Herausgeber war es vergönnt, die Bestrebungen des Stadtbaurates, Senator Jenner unterstützen zu können, der vielfachen, heftigen Anfechtungen gegenüber wacker standgehalten hat. Auch wir wollen dem Verkehre freie Bahnen schaffen, wann und wo er nur ein Recht darauf hat; umsomehr müssen wir uns aber dagegen wehren, daß ein Gespenster sehender Verkehrsvogel blindlings Löcher in das Nest der Väter stößt.

Man mag nun beklagen, daß nicht mehr erreicht worden sei, nämlich die Zunahme des Verkehrs vom Quentinschen Hause abzulenken, auf andere, neue Wege zu verweisen. Straßendurchbrüche würden dann aber kaum zu vermeiden sein und, da deren Folgen nicht leicht vorauszusehen sind, auch erhebliche Wertverschiebungen und unter Umständen auch bei dem Reichtume schöner Straßenbilder anderweitige Schädigungen der Stadt. Es kann auch nicht im Sinne der Denkmalpflege liegen, nur um ein einzelnes Haus zu retten, den großen Zusammenhang der Stadt außer Acht zu lassen. Deshalb bedeutet der neue Plan gegen den früheren einen wesentlichen Fortschritt, der nicht wieder preisgegeben werden darf, einen Fortschritt, der auch in der Entscheidung des Provinzialrates beredten Ausdruck gefunden hat, und dessen kann man sich restlos freuen. Ob übrigens der auch schon vorgeschlagene Ausbruch eines Erdgeschoßlaubenganges nicht den Charakter des Fachwerkhauses völlig verändern oder gar zerstören würde, unterliegt noch erheblichen Zweifeln. Th. G.

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Wir bitten um gefällige Zusendung aller einschlägigen neuen Bücher und Schriften, die wir unter dieser Übersicht regelmäßig anzeigen werden; wir übernehmen aber keine Verpflichtung zur Besprechung und Rücksendung.

VON DER KUNST DES SEHENS. Eine Marktplatzstudie. Vortrag, gehalten im Rostocker Frauenverein von Senator Ehmig, Regierungsbaumeister. Rostock. Verlag von G. B. Leopold's Universitätsbuchhandlung. 1908.

FÜHRER DURCH DAS RATHAUS UND DIE KILIANSKIRCHE IN HEILBRONN. Herausgegeben und portofrei für 0,30 Mark zu beziehen vom Verein für Fremdenverkehr in Heilbronn.

DIE ERDBEWEGUNG BEI INGENIEURBAUTEN. Unter besonderer Berücksichtigung der ausführlichen Vorarbeiten sowie der Abrechnung für Trassierung von Straßen, Eisenbahnen und anderen Verkehrswegen. Von Ing. Karl Allitsch, k. k. Professor in Innsbruck; Emer, Oberingenieur und beh. aut. und beeideter Geometer. Mit 10 Abbildungen im Text. München und Berlin. Druck und Verlag von R. Oldenbourg. 1908. Kart. 1,50 Mark.

JUNGS DEUTSCHE FEUERWEHRBÜCHER. Wasserversorgung in Brandfällen von Branddirektor Schlunk in Düsseldorf. Heft 9. Druck und Verlag von Ph. L. Jung in München. 0,50 Mark.

GESCHÄFTSBERICHT DES K. B. WASSERVERSORGUNGSBUREAUS FÜR DAS JAHR 1907. Zugleich Bericht über die bisherige 30jährige Tätigkeit. Mit 10 Tafeln, 2 Plänen und 4 Karten. München. Druck und Verlag von R. Oldenbourg. 1908. 12 Mark.

DIE ÖSTERREICHISCHE RIVIERA IN BAULICHER HINSICHT. Aus dem Vortrage über Städtebau, gehalten in der Versammlung der Fachgruppe für Architektur und Hochbau am 18. März 1908 von Architekt Eugen Faßbender, k. k. Baurat. In der Zeitschrift des Österreichischen Architektenvereins. Nr. 28. 60. Jahrgang.

DER RÖMER UND DIE NEUEN RATHAUSBAUTEN ZU FRANKFURT a. M. Mit 37 Abbildungen und 2 Grundrissen. Im amtlichen Auftrage bearbeitet von Dr. Hermann Traut, Bibliothekar an der Stadtbibliothek. Frankfurt a. M. Druck von Gebrüder Knauer. 1 Mark.

Die bauliche Entwicklung **ALT-DÜRENS** und der Annakirche. Von Professor Dr. August Schoop. Verlag von Wilh. Solinus, Düren. Im ersten Teil eine der ortsgeschichtlichen Untersuchungen des Stadtgrundrisses, die uns noch so sehr fehlen und doch zur Kenntnis der Entstehung deutscher Städte so notwendig sind. Erst, wenn wir mehr davon haben, wird man ein Urteil darüber gewinnen können, inwieweit sich Städtetypen und welcher Art gebildet haben und inwieweit sich überhaupt geschichtliche Zusammenhänge in der Entwicklung deutscher Städte nachweisen lassen. Die örtlichen Verhältnisse, insbesondere Klima und Bodengestaltung, Lage — zur Sonne, zum Wasser, zum Feinde — und Umgebung haben sicherlich bei jeder neuen Stadtschöpfung so wesentlich mitgewirkt, daß die Einzellösung von Fall zu Fall nicht über gewisse typische Erscheinungen übersehen werden darf. Das auch mit einigen Bildskizzen ausgestattete Heftchen ist bestens zu empfehlen.

ÄSTHETISCHE BETRACHTUNGEN ÜBER ALTE UND NEUE BAUART, gezeigt an Brandenburg a. Havel. Leipzig, J. Leineweber, Verlagsbuchhandlung. 1908. Preis 0,80 Mark. Ein Vergleich zwischen alten und neuen Häusern, alten und neuen Straßen. Insbesondere wird hingewiesen auf die Verunstaltung alter Häuser durch geschmacklose Reklameschilder, durch moderne „Schürzen" zur vermeintlichen Verschönerung, auf die unglückliche Lage des Krankenhauses am Marienberge (die namentlich den zur Bismarckwarte Aufsteigenden auf die Nerven fällt!), die „Bügeleisen", d. h. keilförmigen Eckhäuser spitzwinklig zusammenlaufender Straßen, die sich ins Endlose verlierenden Prachtstraßen, kurzum den ganzen Jammer neuzeitlichen Städtebaus in allgemein verständlicher Art, an gut ausgewählten Beispielen erläutert. Hoffentlich hilfts etwas bei den Brandenburgern!

ALTMODISCHE GEDANKEN ÜBER HAUS UND HEIM. Ein Vortrag von Alfr. Nagelstange. Verlag von Karl Peters. Druck von A. Wohlfeld, Magdeburg 1908. Preis 0,60 Mark. Ein warmer Aufruf des jetzt zum Ersten Direktor des Wallraff-Richartz-Museums in Köln gewählten Verfassers zur Selbstbesinnung in einer rastlosen, von fast aller Überlieferung losgelösten Zeit, ein eindringlicher Mahnruf an alle, denen Beruf und Mittel die Erbauung eines eigenen Hauses gestatten. Möge es wiederklingen in den Ohren der Gemeindeväter, die ihre Boden- und Verkehrspolitik danach einzurichten hätten, um Bebauungspläne entstehen zu lassen, die nicht nur Mietkasernen züchten!

TERRAINZEITUNG. Offizielles Organ des Verbandes der deutschen Terrain-Interessenten. Herausgeber Max Barth und Regierungebaumeister Max Fraenkel. Berliner Union Verlagsgesellschaft m. b. H., Berlin. Bezugspreis 4,00 Mark für ein Vierteljahr, 0,75 Mk. für ein Einzelheft. Die Zeitung vertritt eine Interessengruppe, könnte aber bei den dieser zur Seite stehenden reichen Erfahrungen nichtsdestoweniger auch für ein allgemeineres Interesse nützlich wirken, wenn sie sich von so einseitigen Betrachtungen, wie sie z. B. die Abhandlung: „Groß Berlin und die Praxis der Bebauungsplanaufstellungen" in No. 24 bietet, freihalten wollte!

Denkschrift betreffend die Gründung einer **BERLINER VORORT-HYPOTHEKENBANK** durch die interessierten Vorortgemeinden. Von W. Baedecker, Blankenfelde, Herausgeber des Handbuches „Die Berliner Vororte", Mitinhaber der „Ersten Vorort-Ausstellung". Ausgehend von dem Gedanken, daß das Einfamilienhaus — die volkswirtschaftlich bedeutungsvollste Bauform — durch die Tatsache, darauf oft keine, wenn auch nur niedrige Anleihe aufnehmen zu können, gegen die großstädtische Mietkaserne erheblich benachteiligt ist, wird eine Organisation zur Beleihung vorgeschlagen, zu der die Vororte zu einem Zweckverbande zusammentreten müßten, um Rentenbriefe auszugeben.

BRISTOL, DIE PFORTE DES WESTENS. Die Bedeutung Bristols als Hafen- und Handelsstadt. Die soeben von dem Bristoler städtischen Comitee für Handelsforschung herausgegebene Broschüre wird allen, welche sich für das neue englische Patentgesetz interessieren, eine willkommene Gabe sein. Das Büchlein enthält zunächst eine Schilderung Bristols als Welthafen und namentlich der neuen Hafenanlagen, die mit einem Aufwande von über sechzig Millionen Mark fertig gestellt worden sind. Daran schließt sich eine übersichtliche und bündige Wiedergabe der hauptsächlichsten und namentlich für Deutsche wichtigen Bestimmungen des neuen Patentgesetzes sowie auch eine Anleitung zur Erwerbung eines englischen Patentes. Das Werk kann auf Anfrage unentgeltlich von dem „Secretary of the Committee of Commercial Research, Bristol Docks Office, Queen Square, Bristol, England" bezogen werden.

DER SCHUTZ DES REICHSGERICHTS gegen widerrechtliche Versagung der Bauerlaubnis, unter Anerkennung der Schadenersatzpflicht der Gemeinden, insbesondere auch bei Umbauten von mit der Fluchtlinie belasteten Häusern. Von Hans Lindenberg. Druck und Verlag von A. H. Payne, Leipzig. Preis 0,75 Mark. Auf dem Verbandstage der deutschen Haus- und Grundbesitzervereine in Königsberg i. P. 1908 vom Vorstande des Zentralverbandes empfohlen.

DENKMALPFLEGE UND HEIMATSCHUTZ in der Gesetzgebung der Gegenwart. Vortrag, gehalten in der staatswissenschaftlichen Gesellschaft zu Jena. Von Professor Dr. Paul Weber, Jena. Abdruck aus den Blättern für Rechtspflege in Thüringen und Anhalt. Jena, Frommansche Buchdruckerei (Hermann Pohle), Großherzogl. Sächs. Hofbuchdruckerei. 1908. Die Dichter der Romantik und die Gelehrten der historischen Schule haben der Denkmalpflege den Boden bereitet, nachdem jahrzehntelang vorher unter den Nachwirkungen der französischen Revolution die Bau- und Kunstdenkmäler der Vergangenheit verwüstet und zerstört worden sind. Neben dem geschichtlich-nationalen Ausgangspunkte hat aber nach dem Gedankengange des Verfassers die moderne Denkmalpflege noch einen anderen scheinbar ganz entgegengesetzten, einen sozialistischen in dem Empfinden, daß die Allgemeinheit ein Anrecht, eine Art Mitbesitzrecht an den Kulturdenkmälern der Vergangenheit habe. Ein Mitbesitzrecht, das naturgemäß zur Beschränkung des Privatrechts führe. Dieser Gedankengang führt zu einem Überblick über die Gesetzgebung auf dem Gebiete der Denkmalpflege, mit der das Ursprungsland der Revolution, Frankreich, selbst begonnen hat. Es folgt eine kurze Beschreibung des Denkmalschutzes in Frankreich, Griechenland, Schweden, Italien, Schweiz, Dänemark, England, Ägypten, Britisch-Ostindien, Rumänien und Portugal, Türkei, um sich dann dem Denkmalschutze in Deutschland zuzuwenden, insbesondere in Hessen, Preußen, Württemberg und Baden, Königreich Sachsen, und den Anläufen dazu in den deutschen Kleinstaaten. In knappen, aber klaren Strichen. Daran schließen sich Ausführungen über den Heimatschutz, insbesondere die Erhaltung des Stadtbildes mit Hinweisen auf Hildesheim, Nürnberg, Augsburg, Frankfurt a. M. usw. und die Naturdenkmalpflege. Zum Schlusse die Frage: Wie steht es mit Denkmalpflege und Heimatschutz in den thüringischen Staaten?, die eine befriedigende Antwort bisher noch nicht gefunden habe.

Möge es den mit Wärme vertretenen und doch stets auf dem Boden der Sachlichkeit bleibenden Ausführungen des Verfassers vergönnt sein, bald praktische Erfolge zu erzielen! Th. G.

CHRONIK.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G. Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

ÜBER STÄDTEBAU UND WOHNUNGSWESEN (mit Lichtbildern) liest im kommenden Wintersemester Donnerstag vormittags 9—11 Uhr in der Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung unser Herausgeber nach folgendem Programm:

I. Einleitung.

II. Entwickelung des deutschen Städtebaues: Die mittelalterlichen Städtegründungen, der Städtebau des 17. und 18. Jahrhunderts, neuzeitliche Stadterweiterungen.

III. Wohnungsfrage: Entstehung und Wohnungsstatistik, Mietspreis und Bebauungsplan, Baugenossenschaften, Ministerialerlaß die Beschaffung von Wohnungen für Minderbemittelte betreffend.

IV. Moderne Stadtanlage: Anpassung an das Gelände und Einteilung der Stadtviertel, Industrie- und Landhaussiedelungen, offene und geschlossene Bauweise, Gartenstädte.

V. Hausbau: Eigen- und Einfamilienhaus, Umwandlung des Eigenhauses zum Mietshause, Mietshaus.

VI. Bauordnung: Aufgaben der Baupolizei, Abstufung der Bauvorschriften.

VII. Bebauungsplan: Größe und Form der Baublöcke, Verkehrs- und Wohnstraßen, Straßenflucht und Bauflucht, Beziehungen zur Denkmalspflege, Straßenvermittelungen, Straßen- und Schnellbahnen, Aufstellung öffentlicher Gebäude und Platzanlagen, städtische Gartenkunst.

VIII. Gesetzliche Bestimmungen: Fluchtliniengesetz, Ortsstatute, Entwurf zum Wohnungsgesetz, Gesetz gegen Verunstaltung der Städte und der Landschaft — künstlerischer Beirat.

IX. Literatur.

Besichtigungen.

SEMINAR FÜR STÄDTEBAU. Nach erfolgter Genehmigung des Herrn Ministers der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten wird an der Technischen Hochschule zu Danzig mit Beginn dieses Wintersemesters ein „Seminar für Städtebau" eingerichtet, das fortan einen Teil der programmmäßigen Vorlesungen und Übungen bilden soll und demgemäß von Studierenden, Hörern und Gastteilnehmern besucht werden kann.

In dem Seminar, das unter der Leitung des Herrn Professor Baurat Ewald Genzmer steht, werden folgende Gebiete in Vorträgen und Übungen behandelt werden:

1. Die Wasserversorgung der Städte; 2. Die Entwässerung der Städte; 3. Der Straßenbau, einschließlich Konstruktion des Bahnkörpers der Straßenbahnen; 4. Bebauungspläne und Bauordnungen.

Bei den seminaristischen Vorträgen und Übungen werden außer dem Seminarleiter noch folgende Herren als Dozenten beteiligt sein, und zwar mit den nachstehend verzeichneten Einzelvorlesungen:

Bei 1. „Die Wasserversorgung der Städte".

Professor Dr. von Wolff (Geologische Fragen der Wassergewinnung); Professor Dr. Ruff (Chemische Fragen der Wassergewinnung); Professor Dr. Petruschky (Hygienische Fragen der Wasserversorgung); Professor Baurat Ehlers (Talsperren zur Wasserversorgung der Städte); Professor Schulze-Pillot (Maschinelle Anlagen der Wasserwerke); Professor Kohnke (Der Eisenbeton-Bau in seiner Anwendung auf Wasserwerke).

Bei 2. „Die Entwässerung der Städte".

Professor Schulze-Pillot (Maschinelle Einrichtungen der Entwässerungsanlagen); Professor Dr. Petruschky (Hygienische Fragen der Abwasserbeseitigung).

Bei 3. „Der Straßenbau".

Professor Geheimer Baurat Breidsprecher (Bau und Betrieb der Straßenbahnen).

Bei 4. „Bebauungspläne und Bauordnungen".

Professor Baurat Carsten (Die Kunst im Stadtbauplan); Professor Dr.-Ing. Oder (Straßenbahnen, Stadtbahnen und Vorortbahnen); Professor Dr. Mollwo (Städtische Bodenpolitik); Regierungsrat Wex (Fluchtliniengesetz, Enteignungsgesetz, Erbbaurecht).

Die Vortragsreihen 3. („Straßenbau") mit drei Wochenstunden und 4. („Bebauungspläne und Bauordnungen") mit vier Wochenstunden finden im Sommersemester, die Vortragsreihen 1. („Wasserversorgung der Städte") und 2. („Entwässerung der Städte") mit je zwei Wochenstunden im Wintersemester statt, und zwar mit der Maßgabe, daß in einem Wintersemester lediglich die „Wasserversorgung der Städte" und im anderen Wintersemester die „Entwässerung der Städte" behandelt wird.

Die Vortragsreihen des Seminars können einzeln belegt werden. Das Unterrichtshonorar für die seminaristischen Vorlesungen und Übungen wird nach den sonst allgemein üblichen Sätzen für Vortrags- und Übungsstunden berechnet. Außerdem steht jedem Teilnehmer an einer der vier vorstehend bezeichneten seminaristischen Vortragsreihen der unentgeltliche Besuch eines vierzehntägigen Kursus über „Ausgewählte Kapitel des gesamten Städtebaues" frei, welcher für höhere Staatsbeamte, Kommunalbeamte und sonstige auf dem Gebiete des Städtebaues tätige Personen aus den östlichen Provinzen jährlich im Frühjahr in den Räumen der Hochschule abgehalten werden wird.

STADTSCHÖNHEIT UND BAUORDNUNG. In den von Senator Dr. Plathner-Hannover herausgegebenen „Baupolizeilichen Mitteilungen" veröffentlicht der Magistratssekretär Dr. Wolfgang Madjera in Wien „Randbemerkungen zum Entwurfe einer neuen Wiener Bauordnung". Zur Wahrung vorhandener Schönheiten und zur Vermeidung künftiger Verunzierungen sollen Bestimmungen getroffen werden, die auch für andere Gemeindewesen vorbildlich sein können. Die Grundlagen für diese Schutzmaßregeln der neuen Wiener Bauordnung bildet der General-Regulierungs- und Bebauungsplan, der für die planmäßige Ausgestaltung und bauliche Weiterentwickelung der Stadt entscheidend sein soll. Nach diesem Plane sind künstlerische und geschichtliche Baudenkmale, sowie Naturdenkmale möglichst zu schonen und zur Geltung zu bringen, außerdem hat der Plan die besondere architektonische Ausgestaltung von Plätzen und Straßenfronten, die auf das Stadtbild von wesentlichem Einflusse sind, und von Gebäuden in der Umgebung solcher Denkmale vorzusehen. Darum verleiht die neue Bauordnung der Gemeinde das Recht, für einzelne Straßen oder Plätze oder Teile von solchen höhere architektonische Anforderungen an die dort zu errichtenden Gebäude zu stellen. Deshalb dürfen auch Gebäude nicht in solcher Weise ausgeführt oder derart verändert werden, daß durch sie der aus ortsgeschichtlichen Gründen der Erhaltung werte Charakter des Stadtbildes beeinträchtigt würde, und es werden hierüber im Streitfalle von der Baubehörde Sachverständige zu hören sein. Nach den Bestimmungen des neuen Gesetzes müssen u. a. unverdeckte Mauern und Giebel, die infolge von Bauführungen oder Straßenherstellungen von der Straße aus sichtbar werden, verputzt, gefärbt und unter Umständen sogar ausgeschmückt werden. Auf solchen kahlen Mauern werden in Zukunft auch Reklamen nicht mehr geduldet.

DER WIEDERAUFBAU VON SAN FRANZISKO. Die „American Review of Reviews" berichtet, daß San Franzisko in absehbarer Zeit wieder völlig aufgebaut sein wird und sie weist darauf hin, daß die Amerikaner einen so furchtbaren Schlag, wie es die Zerstörung einer ihrer glänzendsten Städte war, ohne sonderliche Erschütterung überwunden haben. Es wurden bei der Zerstörung im Jahre 1906 etwa 512 Häuserblöcke im Wert von 525 Millionen vernichtet. Von diesen 28 188 einzelnen Häusern sind 14 270 bisher wieder hergestellt und zwar weit stärker, schöner und kräftiger als früher, so daß sie allein schon den Wert besitzen, den alle zerstörten Häuser besessen haben. San Franzisko wird ohne fremde Unterstützung wieder aufgebaut. Wie gut die neue Stadt, in der die notwendigsten öffentlichen Anstalten und Bauten an erster Stelle errichtet wurden, fundiert ist, geht daraus hervor, daß trotz der Geldkrise in den Vereinigten Staaten, die auf alle Zweige der Verwaltung und des öffentlichen Lebens unheilvoll einwirkt, doch keine Bank in San Franzisko den Konkurs angemeldet hat, und daß nur eine infolge schlechter und gewissenloser Verwaltung zur Einstellung der Zahlungen gezwungen war. Vom April 1907 bis zum April 1908 hat sich das Baarvermögen der Banken von San Franzisko um eine halbe Milliarde Dollars vermehrt.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

a Schlossplatz
b Schloss
c Orangerie
d Festungswall
e Blumengarten
f Küchengarten
g Hofpromenade
h Laubengänge

0 100 200 M

Jahrgang V

Der Königliche Schloßgarten zu Würzburg.

DER STÄDTEBAU
1908

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Waldsiedelung Hösel bei Düsseldorf.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

5. Jahrgang 1908 12. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE · CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

BUTTSTEDT Hierzu Tafeln 89—94.

Eine städtebauliche Studie von RICHARD WOERNLE und ROBERT SCHWERDTFEGER.

Mittlere Provinzstädte mit einiger Überlieferung und regelmäßiger baulicher Entwicklung geben heute fast immer einen ähnlichen Eindruck, wenn man sie als Fremder betritt: Eine wertlose Schale, der Zuwachs der letzten Jahrzehnte, umgibt einen mehr oder weniger schon verdorbenen, im ganzen aber meist noch guten Kern. Wer viele solche Städte besucht hat, wird diese Voraussetzung stets erfüllt sehn. Und doch läßt man sich immer von neuem überraschen, wenn man den Stadtgürtel durchschritten hat, und plötzlich, nach all dem Häßlichen, das der letzten Hälfte des Jahrhunderts des Niedergangs seine Entstehung „verdankt", das Bild der alten Stadtanlage auftaucht und sofort den Blick in die reizvollsten Perspektiven lenkt.

Ein sehr schönes Beispiel dieser Art ist das Städtchen Buttstedt in Sachsen-Weimar, ein Ort von wenigen tausend Einwohnern, dessen einzige Bedeutung noch der kümmerliche Rest des einst weitbekannten Viehmarkts ist, durch den die damals befestigte Stadt angesehen und wohlhabend wurde. Vom ehemaligen, wenn auch bescheidenen Glanze spricht noch jetzt manch Bürgerhaus, das Rathaus und vor allem die Kirche.

Wandert man vom Bahnhof aus in die Stadt, ist man gezwungen, eine lange gerade, unsagbar öde Straße zu durchschreiten, die alles andere als freudige Erwartungen erwecken mag und, sinnlos durch ein Stadtviertel gebrochen, ohne die geringste perspektivische Berechnung auf den Marktplatz mündet. (Es ist die „Neue Straße" auf dem Plan.) Hat man sie aber hinter sich gelassen und tritt aus dem Schatten des letzten der bösen Neubauten hinaus, gleitet der Blick über den Marktplatz, der, ohne hervorragende Einzelheiten zu zeigen, doch ein Bild von vollkommener Platzwirkung gibt. Im Rahmen der geschlossenen Platzwände, die links von einer Reihe einfacher Wohnhäuser, rechts von der gestreckten Vorderfront des Rathauses mit dem davor liegenden Stadtbrunnen gebildet werden, erscheint der Chor der St. Michaelskirche, der mit trefflicher Wirkung zu dem temperamentvollen und doch feierlichen Turm überleitet, wo-

durch eine starke Höhenentwicklung in Erscheinung tritt. (Standpunkt 1 — siehe Textbild 1).

Es ist immer wieder von neuem Reiz für jeden, den der Städtebau interessiert, sich mit dem Studium alter Stadtanlagen zu beschäftigen. Auf Schritt und Tritt wächst das Gefühl, wie sehr doch frühere Zeiten es verstanden, Zweckmäßigkeit und Schönheit in eine Form zu gießen, ohne auf Kosten der einen der anderen den Vorzug zu geben. Die Aufgabe ist so einfach und doch — so scheint es nach den Erfahrungen der jüngstvergangenen Zeit — so schwer zu lösen: die gegebenen natürlichen Verhältnisse als grundlegend zu betrachten, nicht selbstverständliche Forderungen zu umgehen, widerspruchsvoll zu erfüllen oder gar rücksichtslos zu verleugnen.

Wirft man einen Blick auf den vorliegenden Teil des Stadtplans von Buttstedt, so überrascht und erfreut zuerst die lineare Schönheit der Anlage. Der Plan schon läßt ahnen, welch besonnene Überlegungen sie geschaffen haben. Das Auge folgt zwanglos den feinen Zügen der Straßen, die in zufällig erscheinenden und doch so sehr berechneten Schwingungen vom Außenring auf den Marktplatz zugehen. Nirgends, ausgenommen in der „Neuen Straße", die ihr Name schon bezeichnet, findet man eine Härte oder einen widersinnigen Zwang.

Das unterscheidet die alten Stadtanlagen von denen aus neuerer, noch immer nicht ganz überstandener Zeit, die an dem mißverstandenen Dogma der Zweckmäßigkeit gescheitert ist und mit dem in unwirkliche Höhen getriebenen Ideal der „verkehrserleichternden Geradlinigkeit" andere wertvolle Ideale mutwillig oder gedankenlos zerstörte.

Um die Linienführung auf dem Plane verständlich zu machen, ist es natürlich nötig, die Beschaffenheit des Geländes zu kennen. Fast errät man diese schon aus der Bewegung der Straßenzüge, die kaum Mißdeutungen zulassen. Buttstedt ist auf einem flachen Hügel aufgebaut, der nach der Westseite zu in etwa halbkreisförmigem Bogen ziemlich steil abfällt, während er nach den übrigen Seiten flach in die Ebene ausläuft. Auf der Höhe liegt der Marktplatz mit dem Rathaus und der Kirche, die ihre beherrschende Stellung auch nicht einen Augenblick verleugnet und durch kein falsches Gegengewicht um ihre herrliche Wirkung gebracht wird.

Dies Grundgesetz aller baulichen Gruppierungen, das in späterer Zeit gar zu oft in Vergessenheit verfiel, haben frühere Zeiten immer streng befolgt. Der ebenen Gleichmäßigkeit, dem Gleichgewicht in der Verteilung der Massen, Straßen und Plätze geht eine Steigerung gegen den herrschenden Mittelpunkt zur Seite, dem alles übrige ohne Widerspruch sich unterordnet. In Buttstedt bildet diesen herrschenden Zentralpunkt die St. Michaelskirche, ein mehr als nur wohlgebildeter Bau, dessen eigenartiger Turm einer der schönsten Kirchtürme Thüringens ist. Der Bau, in seinen Uranfängen wohl noch in der Gotik wurzelnd, erstand im Anfang des 16. Jahrhunderts. (Näheres, auch über das im ganzen schmucklose Rathaus, dessen Einzelheiten, besonders der Nordostgiebel, aber bemerkenswertes aufweisen, in „Lehfeldt, Bau- und Kunstdenkmäler Thüringens.") Sie ist dem Marktplatze bewunderungswürdig geschickt eingefügt, gibt ihm zum großen Teil sein Gepräge, ohne das Rathaus zu unterdrücken und schließt die verschiedensten Straßenperspektiven ab. Ihre Westfront ist ganz an den steil abfallenden Teil des Hügels gerückt, von dessen Fuß sie einen beinahe großartigen Anblick gewährt.

Durch Kirche und Rathaus wird die dreieckige Fläche des Marktes in zwei, bezw. drei Plätze gegliedert, die den umschließenden Gebäudemassen entsprechend wohl abgewogen sind. (Auf dem Lageplane, Tafel 89 mit I, II, III bezeichnet.) Platz I ist inbezug auf die ihn im Westen abschließende Kirche ein Tiefenplatz im Sinne Camillo Sittes, Platz II mitbezug auf das Rathaus und auch auf die Ostseite des Kirchenschiffs ein Breitenplatz, ebenso Platz III, der sehr geschickt durch einen Einschnitt in die südliche Platzwand gebildet wurde. Mitbezug auf das Rathaus könnte Platz I auch Breitenplatz genannt werden. Er ist besonders in dieser Auffassung sehr geschickt angelegt; die ganz schlichte, breit gelagerte Ostfront des Rathauses mit dem davor liegenden überaus reizvollen, von Kugelakazien umstandenen Brunnen mit dem Standbild St. Michaels, des Schutzpatrons der Stadt, wirkt hier vortrefflich.

Wie einerseits durch die Dreiteilung des im ganzen sehr großen Marktes in kleinere Plätze eine angenehme Trennung des Marktverkehrs herbeigeführt wird, so wird andererseits dadurch eine strenge Geschlossenheit der Bildwirkung erzielt. Nirgends, wieder abgesehen von der schrecklichen „Neuen Straße", entsteht ein Loch in der Platzwand, obwohl eine große Anzahl von Straßen auf ihn münden. Und wie sehr Camillo Sittes Behauptung, daß Tiefenplätze nur dann eine Berechtigung haben, wenn sie von entsprechend hohen Gebäuden abgeschlossen und beherrscht werden, der guten Praxis entnommen ist, dafür ist diese Anlage wieder ein vorzügliches Beispiel.

Abb. 1. Blick auf die St. Michaelskirche. Standpunkt 1.

Die dem Aufsatze beigefügten photographischen Aufnahmen führen an Hand des Plans so klar in die Anlage ein, daß viele Erklärungen sich erübrigen. Einige leitende Bemerkungen werden deswegen genügen.

Einen günstigen Blick auf das Rathaus mit dem Marktbrunnen gewinnt man von Standpunkt 2 aus (siehe Tafel 90). Die nächste Abbildung führt den Blick am Rathause vorbei in die Fortsetzung der Obertorstraße, die durch das Eckhaus der Inneren Brücktorstraße günstig abgeschlossen wird (Standpunkt 3). Man beachte hier die Verschiebung der zwei genannten Straßen, die, so selbstverständlich sie geschieht, beinahe raffiniert zu nennen ist. Standpunkt 4 zeigt den Brunnen selbst, von Akazien umstanden, die, da sie verhältnismäßig jung sind, wohl in neuerer Zeit anerkennenswerterweise ergänzt wurden. Man werfe auch einen Blick auf Platz II und III (Standpunkt 5, a und b), wo die Baumreihe der Bauflucht folgt und von ausgezeichneter Wirkung ist, indem sie, ohne die Gebäude zu verdecken (Kugelakazien werden bekanntlich nie groß), ihnen einen grünen Rahmen gibt, der eine gewisse Strenge der Architektur anmutig belebt. Standpunkt 5a ist Platz II von Westen gesehen. Für das übliche Kriegerdenkmal konnte man anscheinend keine schlechtere Aufstellung finden. Die schöne, lebhafte und doch geschlossene Rathauswand am selben Platze zeigt Standpunkt 5b. Man beachte nur, wie geschickt die Reihe der Kugelakazien die vorspringende westliche Giebelwand des Rathauses fortsetzt. Standpunkt 6 führt nach der schon erwähnten vorspringenden Ecke der Brücktorstraße, wo wieder der Turm erscheint, überschnitten vom langen Dachfirste des Kirchenschiffs. Standpunkt 7 (siehe Tafel 91) gewährt einen Blick in die verlängerte Obertorstraße. Eins der reizendsten Wohnhäuser der Stadt in dieser Straße gibt die nächste Abbildung Standpunkt 8 wieder. Auf Abbildung Standpunkt 9 erscheint die konvexe Kurve der Straße, die vom Rathause gebildet wird. Die Abbildung gibt zugleich eine feine Einzelheit, einen Erker am Rathause. Durch die Brücktorstraße gelangt man auf den Klefferplatz, wo durch eine Lücke in der Häusergruppe in geschickter Überschneidung wieder der Kirchturm sichtbar wird. (Standpunkt 10.)

Die Brauhausstraße folgt im wesentlichen dem Zuge der früheren, in einzelnen Teilen noch stehenden Befestigungsmauer. Von ihr aus und ihrer Fortsetzung, dem Topfmarkte, führen die meisten Straßen auf den Marktplatz, und jeder Blick wird durch die Kirche oder das Rathaus schön begrenzt. Ja, sogar in der Häuserflucht sind Öffnungen gelassen, die, man ist fast versucht, es zu glauben, den einzigen Zweck haben, eine neue schöne Ansicht des hervorragendsten Gebäudes der Stadt zu zeigen — vergl. Abbildung Standpunkt 11 auf Tafel 89. Zuerst gelangt man an die Kirchstraße, an deren Ausgang in würdiger Haltung das Gotteshaus aufragt (Abbildung Standpunkt 12, Tafel 91). Dann erscheint es wieder vom Standpunkt 14 am Topfmarkt aus. Von Standpunkt 15 (siehe Tafet 92) sieht man auf das Rathaus. Wie edel ist die Linie der Marktstraße mit der fensterlosen Scheune, von der aus dies Bild ebenso wie Abbildung Standpunkt 16 aufgenommen wurde. Endlich folgt die Obertorstraße, die wieder einen Blick auf das Rathaus, jetzt mit dem Brunnen im Vordergrund, öffnet (Abbildung Standpunkt 17 und 18). Auch Abbildung Standpunkt 19 gibt die Obertorstraße wieder, diesmal vom Rathaus aus gesehen, von welchem Standpunkte die elegante Kurve prächtig in Erscheinung tritt. Eine Gruppe sehr alter Häuser, am Topfmarkt, schließt diese Perspektive ab Standpunkt 20 auf dem Lageplan).

Der Rundgang führt nach dem Ausgangspunkte zurück. Noch einen Blick von der kleinen Sammelgasse auf das Rathaus mit der stolz über dessen First hinwegschauenden Spitze des Kirchturms gibt Abbildung Standpunkt 21, und Textbild 2 ein altes Tor, mit einem Stück der Stadtmauer, das einen angenehmen Straßenabschluß bildet.

Mehr noch als der Stadtplan zeigt ein Blick vom Turm auf die Dächer die ausgezeichnete Anlage dieses Stadtzentrums in all ihrer Klarheit, Selbstverständlichkeit und zweckmäßigen Schönheit bei aller Anspruchslosigkeit. Auch die Geschlossenheit der Plätze tritt hier noch einmal und noch klarer in Erscheinung (Abbildungen auf Tafeln 93 und 94).

Außerhalb des auf dem vorliegenden Plan wiedergegebenen Stadtteils liegt der alte Friedhof, der ursprünglich einer kleinen Kirche oder Kapelle angefügt war, die aber seit mehr als einem Menschenalter verschwunden ist.

Abb. 2. Straßenabschluß durch altes Tor.

Jetzt steht er verlassen und verfällt langsam, da er nicht mehr benutzt wird. Die Anlage ist sehr hübsch und drückt ein liebevolles Verständnis für Friedhofsstimmung aus. Besonders stimmungsvoll ist der sich zu beiden Seiten des Eingangs im Innern anschließende Säulengang.

Viele von heimischen Handwerkern ausgeführte Grabsteine auf diesem Kirchhofe, Einzelheiten an den Häusern und Stuckformen in den Zimmern auch mancher Bürgerwohnungen legen Zeugnis ab von einer Kultur, die einschlief und noch nicht wieder aufwachte. Wann wird das geschehen? Wann wird unsere Arbeit, die doch schon erfreuliche Erfolge gehabt hat, so tiefe Wurzeln geschlagen haben, daß auch in kleinen und kleinsten Orten neues Leben erwacht? Es wird so weit kommen, denn die Entwicklungslinie unseres Schaffens geht aufwärts. Aber wann?

STÄDTEBAULICHES VON DER TECHNISCHEN HOCHSCHULE IN MÜNCHEN.

Von A. BLÖSSNER, München.

Die Berufung des Architekten, Professor Theodor Fischer an die Münchener Technische Hochschule hatte seinerzeit das Interesse der Fachkreise wieder auf diese Hochschule gelenkt.

In München war bis jetzt noch kein eigenes Seminar für Städtebau; es kann aber durchaus behauptet werden, daß aus vielen Arbeiten der Studierenden ein Sinn für die ästhetischen Forderungen des Städtebaues in ganz erfreulichem Maße zu spüren ist. Im Kollegium der Gemeindebevollmächtigten der Stadt München wurde vor kurzem die Frage eines Seminars für Städtebau angeschnitten, indem die Wichtigkeit eines solchen Fachstudiums hervorgehoben wurde.

Schon im Jahre 1893 hat die Gemeindeverwaltung durch einen Wettbewerb für die Stadterweiterung sich Vorschläge für die neu zu erschließenden Gebiete verschafft und damit bewiesen, daß die Notwendigkeit eines guten Erweiterungsplanes frühzeitig erkannt wurde. Der damals Aufsehen erregende Entwurf des Architekten Henrici „Realist", der als ein Dokument in der Geschichte des Städtebaues gelten muß, war wohl die erste größere praktische Verwirklichung der grundlegenden Ideen Camillo Sittes. Die gewonnenen Gedanken hat in selbständiger Weise der Vorstand des alsbald gegründeten Stadterweiterungsamtes, Theodor Fischer, aufgenommen und weitergebildet, und es entstand ein Plan, der den Beifall hervorragender Fachgenossen gefunden hat.

Dieses Beispiel, das in dem Schaffen der städtischen Behörden nun gegeben war, das Zusammenwirken der beamteten und der privaten Architekten in der Fürsorge für das werdende Stadtbild haben auch auf die Studierenden der Hochschule günstig gewirkt. Geleitet von den Lehrern haben sie erkannt, wie wichtig die Anpassung des Einzelgebildes in das Ganze ist, und die Früchte zeigen sich in den oft trefflichen Arbeiten der Studierenden. Es kann daraus ersehen werden, welches Verständnis schon mancher werdende Architekt in den letzten Semestern seines Studienganges sein Eigen nennt; ein ganz gewaltiger Schritt vorwärts ist getan, wenn man in Vergleich zieht, wie schwerfällig die jüngst vergangenen Jahrzehnte an Aufgaben oft herantraten, die von den Studierenden jetzt mit Geschick und Begeisterung aufgenommen werden.

Die Münchener Hochschule kann bei ihren Bestrebungen noch mit einem weiteren glücklichen Umstande rechnen: Der Akademische Architektenverein, der auf ein 25jähriges Bestehen zurückblicken kann, hat in sein Programm auch aufgenommen, Wettbewerbe unter seinen Mitgliedern zu veranstalten, und gerade dabei haben die Professoren der Hochschule Gelegenheit genommen, wiederholt Aufgaben städtebaulicher Art zu stellen. Die einkommenden Lösungen haben wiederum erwiesen, daß ein großes Verständnis bei den Studierenden für die Forderungen des Städtebaues wachgerufen ist; die Gedanken Sittes und Henricis sind den Schülern bekannt und werden praktisch verwertet.

Einer der letzten Wettbewerbe im genannten Verein brachte eine Aufgabe von Professor Hocheder, der die Idee zugrunde lag, daß die Stadtverwaltung einer mittelgroßen Stadt in ihrer Mitte eine weitgehende Umgestaltung vornehmen will, veranlaßt durch vordringliche Verkehrsverbesserungen und bedeutende Baubedürfnisse. Neben einem neuen Straßenzuge quer durch das abzubrechende Gebiet sollte die Erbauung eines größeren Rathauses, eines Schulhauses und einer Pfarrkirche vorgesehen werden. Eine wirkungsvolle Gruppe von 3 Plätzen durch raumkünstlerische Anordnung der neuen Bauten war gefordert.

Die Gesamtbebauung des Viertels war in einer isometrischen Übersichtszeichnung darzustellen. Sehr gute Lösungen sind eingelaufen. Eine klare Auffassung monumentaler Aufgaben ist in mehreren Arbeiten zutage getreten, ein Abwägen zwischen vorherrschenden und untergeordneten Baugruppen ist zu finden: galt es nun den Kirchenplatz oder den Rathausplatz zu gestalten oder die richtige Einordnung des Kirchturms zu finden oder einen guten Straßenabschluß zu schaffen, jedesmal kamen mehr oder minder geglückte gute Lösungen zum Vorschein. Die geforderten perspektischen Zeichnungen zeigen mehrere solche schöne Bilder (vergl. die beigegebenen Tafeln 95 u. 96). Es liegt freilich in der Sache selbst, daß bei manchem ästhetisch anzuerkennenden Entwurfe Bedenken vom verkehrstechnischen Standpunkt oder in anderer Richtung sich geltend machen; das Ergebnis des Wettbewerbes ist aber ein wertvoller Beweis sowohl von dem rührigen Streben des Akademischen Architektenvereins als auch von dem gesunden Geiste der Hochschule. Mit Freude kann festgestellt werden, daß für das neu geschaffene gesonderte Seminar ein wohlgepflegter Boden zu finden ist. Mehr und mehr sollen nun dem jungen Architekten die weitverzweigten Gebiete, die von dem Begriffe Städtebau umschlossen sind, bekannt werden, und es ist zu wünschen, daß früh schon die Verantwortung klar wird, die auf jedem liegt, der bei Lösungen der Aufgaben, die die werdende und wachsende Stadt stellt, mitsprechen darf.

Die klare Erkenntnis der Grenze, wo ästhetische Forderungen für das Stadtbild und Ortsbild in den Vordergrund treten müssen und wo anderseits diese Forderungen anderen Einflüssen untergeordnet werden dürfen, wird freilich nur denen offen, die in langem Arbeiten sich bemühten, die Ansprüche abwägen zu lernen. Den Schülern aber soll im Studium des Städtebaues ein sicherer Halt geboten werden, wenn es in der Praxis dann gilt, Anstürmen entgegen zu treten; sie sollen in erster Linie lernen, zu verstehen, wie notwendig es ist, die Schönheit einer Stadt oder eines kleinen Ortes zu schützen.

Mit der Schaffung des neuen Lehrstuhls ist nun auch in München dem Studium des Städtebaues ein eigener Hort geschaffen; was bisher schon vorbereitet war, wird in schönstem Sinne alsbald seine Weiterbildung gefunden haben und auch dem Wunsche der städtischen Kollegien ist vollauf Rechnung getragen.

STÄDTEBAUFRAGEN UND AMATEURPHOTOGRAPHIE.

Von JOSEPH AUG. LUX, Dresden.

In der herrschenden Kulturbewegung fällt dem Laienphotographen eine wichtige Rolle zu. Das Studium der Heimat, die Verallgemeinerung der Grundsätze, die in bezug auf Städtebaukunst die Grundlage einer neuen Wissenschaft bilden, beruhen zum großen Teil auf der Arbeit des künstlerisch gebildeten Amateurs. Wie sollten wir zum allgemeinen Verständnisse die Geheimnisse der schönen Anlage von Straßen und Plätzen sichtbar machen, wenn nicht durch Aufnahmen, die das Wesentliche enthüllen? Nicht die schlechthin malerische Aufnahme genügt; die meisten Aufnahmen, die unter dem Titel Heimatkunst und volkstümliche Baukunst veröffentlicht werden, sind von der unklaren „malerischen“ Auffassung geleitet. Sie versagen gerade in jenem Punkte, der für das heutige Kulturinteresse entscheidend ist. Die Aufgabe ist vielmehr, zu Amateurarbeiten zu gelangen, die von der architektonischen Auffassung geleitet sind. Dem einzelnen Bauwerk gegenüber gibt es keine Schwierigkeit. Hier, wo alles auf die Fassade ankommt, ist der Standpunkt, von dem aus die vorteilhafteste Ansicht gewonnen wird, verhältnismäßig leicht gefunden. Wie immer, ist auch hier der Grundsatz, den Gegenstand möglichst groß und ohne Nebenwerk auf die Platte zu bekommen und den Eindruck des Monumentalen zu erziehen. Bei Architekturstudien kommt es stets auf Einzelheiten an, auf Portale, Torplastiken, Erkerausbauten, Holzschnitzereien, Schmiedearbeiten, Fassadenmalereien, Hausflure, Dachbildungen, Schornsteine, Fensterbildungen, Vorgärten, Berankungen usw. Die photographische Kultur wird auch bei diesen verhältnismäßig einfachen Gebilden interessante Ansichten entdecken, die nicht auf den ersten Blick offen liegen, oder vielmehr nicht dem ungeübten Auge erkenntlich sind. Der Amateur soll gleichsam das künstlerische Auge dazugeben und in seiner Aufnahme eine Schönheit enthüllen, die vorher dem blöden Blicke nicht da zu sein schien, und außer den technischen Vorzügen der guten Aufnahme den ästhetischen Mehrwert bildet, der die Arbeit des Amateurs in die Sphäre der praktischen Kulturarbeiten rückt. Jedes künstlerisch durchgebildete Bauwerk, sei es ein Bauernhaus, Schloß, oder ein Stadthaus der alten Kultur, sei es ein Bauwerk der modernen Baukunst hat mehrfache Physiognomien, und die Aufgabe besteht darin, jene Seite zu entdecken, die am vorteilhaftesten den Baugeist des Ganzen enthüllt. Ist das Bauwerk in eine malerische Gebäudegruppe aufgelöst, so handelt es sich darum, jenen Standpunkt zu entdecken, der die Gruppe möglichst zusammengefaßt, nicht zerflattert zeigt. Gewöhnlich haben solche Baugruppen einen energisch entwickelten Aufbau, Turm oder hochbedachten Mittelbau, der die ganze Gruppe beherrscht und zu dem die anderen Bauteile stufenweise gesteigert hinstreben. Diesen Baugedanken kann eine gut gewählte Aufnahme mit einem Blick enthüllen. Wir sollen den Standpunkt nicht so unglücklich wählen, daß die ganze Aufnahme verzettelt aussieht. Ein Bauwerk, dessen Eigenart in breiten, wenig unterbrochenen Mauerflächen besteht, muß nach der Seite hin aufgenommen werden, wo diese Eigentümlichkeit am lautesten spricht. Es ist nicht ohne weiteres zu erkennen, welcher künstlerische Gedanke den Erbauer leitete; ein eingehendes Betrachten und Studieren des Bauwerkes von allen Seiten ist unerläßlich, um das Geheimnis der Charakteristik zu ergründen und darzustellen. Denn die Charakteristik ist der Hauptgrundsatz jeder Baukunst, wie überhaupt jeder künstlerischen Leistung, und daher auch der Amateuraufnahmen.

Bei Städtebauaufnahmen sind die Rücksichten mannigfaltiger. Nicht das Bauwerk an sich gilt, sondern die Bauwerke im Nebeneinander, und das künstlerische Bild, das sich im Zusammenhang dieser Dinge gibt. Wenn wir eine Straße aufnehmen, wollen wir bedenken, daß wir es mit einer Raumgröße zu tun haben, die durch Seitenwandungen, Hausfassaden und durch den perspektivischen Abschluß, den Augenruhepunkt entsteht. Schöne Straßenansichten ziehen nicht wie eine Linie ins Blaue, sie endigen in einem den Hintergrund abschließenden Baugebilde, sei es Hauswand, Kirche, Denkmal oder sonst ein Monumentalwerk.

Die Schönheit alter Straßen beruht im wesentlichen auf folgenden fünf Eigentümlichkeiten:

1. Auf den leichten Schwingungen der Straßenwandungen, die den Hintergrund abschließen;
2. auf den harmonischen Verhältnissen zwischen Hauswand und Straßenbreite;
3. auf der Schlichtheit und charakteristischen Behandlung der Straßenwandungen oder Hausfassaden, auf denen die energischen Teilungen durch Pilaster, Säulen, Simse, Plastiken, desto lebendiger in dem Gesamtbild mitsprechen, je klarer und einfacher und großzügiger die Verhältnisse zwischen den großflächigen Teilen der Wand und ihren architektonischen oder skulpturalen Betonungen sind;
4. auf der schönen Kontur der Dachlinie mit ihren Übergängen von Haus zu Haus;
5. auf der einst willkürlich entstandenen Versetzung der Fluchtlinien, die zu interessanten Eckenbildungen Anlaß geben, zu abgestuften Wandungen mit Fensterpartien, die mitten in die Längenaxe der Straße hineinsehen, zu Ruhepunkten, auf denen häufig kleine Anpflanzungen, ein einzelner Baum oder eine Baumgruppe als belebendes Element vorkommen, und wodurch die Straße eine enorme Ausdrucksfülle empfängt. Der Amateur, der auf diese Merkmale achtet, wird alsbald herausfinden, warum viele moderne Straßen, die die Eigentümlichkeiten nicht besitzen, so nüchtern und bar jeder interessanten Physiognomie aussehen. Die vermehrte Beobachtung wird den Blick für jede intime Schönheit schärfen und befähigen, in möglichst eingehenden Aufnahmen das Geheimnis dieser ästhetischen und baukünstlerischen Erscheinungen zu enthüllen.

Der Baugedanke gut angelegter Plätze und Stadtgärten oder kleiner gärtnerischer Anlagen beruht in der prak-

tischen Notwendigkeit, neben den Verkehrstraßen Ruhepunkte zu bilden, auf denen der Bürger aus dem Verkehrstrom wie auf eine friedliche Insel austreten kann und dort das Gefühl der Sicherheit und Geborgenheit mit der gleichzeitigen atemerleichternden Empfindung des erweiterten Raumes zu genießen. Die Straßen sind die Gänge, die Plätze sind die Gemächer einer Stadt. Man wird bemerken, daß sie in guten Verhältnissen stets seitlich vom Verkehrsweg angelegt sind, und nach drei Seiten hin perspektivisch geschlossen. Die Amateuraufnahme, die den Städtebaugeist einer solchen Anlage, die sich von den in jeder Art die Sicherheit des Passanten gefährdenden und die Verkehrsschwierigkeiten steigernden Sternplätzen vorteilhaft unterscheidet, sichtbar machen will, wird eine klare Erkenntnis dieser Umstände verraten, sonst kommt nichts Brauchbares für die Städtebaugesinnung zustande. Aber auch die Gebäudeanlagen auf den Plätzen geben dem architektonisch geleiteten Photographen viele interessante Aufgaben, wenn er sich des alten Baugeheimnisses der schönen Platzanlagen bewußt geworden ist.

Kein Zweifel, daß darin das Barock Anlagen von fürstlicher Hoheit hervorgebracht, die den Geist der schönen Verhältnisse auf zweckbewußte Weise verkörpert. Aber der Nützlichkeitssinn der älteren gotischen Städte und Platzanlagen hat ebenfalls einen Rhytmus geschaffen, der nicht weniger unser Interesse und unser Schönheitsempfinden gefangen nimmt. Wir bemerken, daß ein hervorragendes Gebäude, schon äußerlich durch reichere Behandlung gekennzeichnet und wohl auch der Höhe und Breite nach durch größere Massenentwicklung ausgezeichnet, sehr häufig von auffallend schlichten, ganz glatten, und schmucklosen Nachbarbauten umgeben ist; nicht immer spielt hier der Zufall, sondern häufig die überlegene baukünstlerische Erwägung, daß die schlichte Nachbarschaft nur zur Steigerung der Monumentalität des betonten Hauptgebäudes beiträgt. Der Amateur mag diesen Wink benützen; er wird durch diese Kontrastwirkung, wenn er sie auf die Platte bringt, den Eindruck des von ihm vielleicht bevorzugten Monumentalbaues nur erhöhen. Ist das Gebäude durch besondere vertikale Entwicklung ausgezeichnet, so wird man häufig wahrnehmen, daß die Nachbarschaft links und rechts umso stärker horizontal betont ist, allerdings mit Nachdruck auf harmonisch abgestufte Verhältnisse, um durch den Kontrast die Wirkung sinnfälliger zu machen. Der baukünstlerisch nachempfindende Amateur wird daraufhin seinen Standpunkt wählen, um die Offenbarung möglichst eindringlich seiner Aufnahme einzuverleiben. Das Besondere, nicht das Typische, das Charakteristische, nicht das Allgemeine, ist es, was wir vom Amateur erwarten.

Bei der Aufnahme von Plätzen oder Platzteilen ist zu beobachten, daß, wenn es mit rechten Dingen zugeht, die Platzgröße mit der Höhe der Wandungen und der auf dem Platze befindlichen Denkmale und Bäume in übereinstimmenden Verhältnissen steht. Nicht immer, zum Beispiel steht der Braunschweiger Löwe auf dem interessanten Platze auf einem Postament, das im Verhältnisse zum Ganzen viel zu hoch ist, ganz abgesehen von den anderen Unarten, in der dortigen schematisch frisierten Anlage. Ein sehr gelungenes Beispiel dieser Art ist der alte Josephsplatz in Wien, wo alles Harmonie int, Platzgröße. Wandhöhe und das Denkmal. Alles ist wohlgestellt, wie in einem Fürstensaal. Es ist nicht immer sehr leicht, den Standpunkt zu finden, der die interessantesten Ansichten ergibt; aber das Wissen um diese Dinge kann die Entdeckung erleichtern.

In alten Städten, auch solchen, die im Zeitalter des Verkehrsaufschwunges modernisiert sind, finden wir häufig alte Stadttore, die als Straßenabschlüsse von künstlerischer Wirkung unsere volle Aufmerksamkeit verdienen. Sie sollen daraufhin angesehen werden; die neue Zeit war vandalisch genug, sie einseitig oder zweiseitig freizulegen, anstatt den vermehrten Verkehrsbedürfnissen durch nebenseitige überwölbte Durchbrechungen Raum zu geben; wo wir ein solches antreffen, ist es jedenfalls wert, durch die Kamera verewigt zu werden. Gotische Bauten, wie vor allem Kirchen, sind daraufhin anzusehen, wie eng sie umbaut sind, denn ihre ganze Wirkung beruht auf Engräumigkeit; Freilegungen sind hier eine Barbarei. Die Aufnahmen werden sich hier in Einzelheiten nicht genug tun können, und gerade die Absicht der Engräumigkeit mit der intimen Wirkung der feingemeißelten Teile soll deutlich zum Bewußtsein gebracht werden. Dagegen sind Werke der barocken Baukunst auf großartige Raum- und Fernwirkung angelegt und daraufhin anzusehen. Jeder Versuch moderner Platz- oder Straßengestaltung ist nicht lediglich darnach zu beurteilen, wie er neben den vielfach verzwickten und verhunzten alten Stadtwinkeln besteht, die in vieler Hinsicht den modernen Ansprüchen von Licht, Luft und Raum nicht genügen; im modernen Sinne ist Städtebau und Gestaltung von Straßen und Plätzen als „Raumkunst" aufzufassen, und wenn ein Künstler am Werke war, so hat er sicher den Blick aufs Ganze offen gehalten, darnach seine Absicht oder sein Werk zu beurteilen. Dem Amateur muß dieser Wink genügen, und der Rat, sich hineinzusehen und dann, wenn er glaubt, die künstlerische Absicht erraten zu haben, die Aufnahme zu wagen.

Die neue Zeit hat eine Menge von Bauorganismen hervorgebracht, die den modernen Bedürfnissen entsprungen sind und nicht mit dem Maßstab der Vergangenheit beurteilt werden können. Vor allem nimmt das Warenhaus einen ersten Rang ein und die Lösung der Aufgabe, die in Spiegelglas aufgelösten Gebäudeflächen der unteren Teile mit den schwer lastenden Mauermaßen der oberen Stockwerkshöhen ästhetisch in Einklang zu bringen. Den Amateur in ein erkennendes Verhältnis zu den Bauaufgaben der Zeit zu setzen, sei erwähnt, daß die Lösung nur teilweise gelungen ist, indem die Schaufenster als Vorbau ausgebildet sind, dahinter das Gebäude zurückweicht, oder indem die übermäßig großen Fensteröffnungen vermieden und obendrein mit einigen quadratischen Sprossenteilungen versehen sind, um solcherart den Eindruck der geschlossenen Fläche nicht zu zerstören. Im allgemeinen aber sind gute Lösungen selten.

Besondere Aufmerksamkeit verdienen die technischen Bauten, Brücken, Fabriken, Kraftanlagen, Eisenbahnbauten usw. Die baukünstlerische Schönheit besteht nicht in der Anfügung von stilhistorischen oder heimatstilistischen Erinnerungen, sondern in der Betonung guter rhythmischer Verhältnisse. Solche Beispiele sind selten. So wenig das Warenhaus in Form eines vergrößerten Bauernhauses als Lösung anzusprechen ist, so wenig können Eisenbahngebäude die Form von Schutzhütten, Almhäusern und ähnlichem empfangen. Denn die Haupt-

bedingung der Baukunst lautet: Charakteristik entwickelt aus dem Gebäudezweck, raumkünstlerisch behandelt nicht nur als Einzelstück, sondern auch mit Rücksicht auf das Ganze einer Stadt, eines Platzes oder einer Straße oder eines einzelnen Nachbars.

Anders geartete Beispiele können als Gegenbeispiele gelten, die eines erziehlichen Wertes, wie bekannt, nicht entbehren und daher auch die Aufmerksamkeit des Amateurs verdienen. Die Charakteristik des Gegenbeispiels jedoch ist uferlos.

PLATZ UND MONUMENT.

Besprochen von TH. GOECKE.

Unter dieser Bezeichnung ist vor kurzem ein von Ernst Wasmuth A. G. verlegtes Werkchen erschienen, das Untersuchungen zur Geschichte und Ästhetik der Städtebaukunst bietet. Ein junger Kunsthistoriker, Dr. A. E. Brinckmann betritt hiermit ein bisher noch wenig durchforschtes Gebiet. Die Handbücher der Architektur verzeichnen wohl die geringste Einzelheit, lassen aber den Stadtbau als Ganzes, die letzte Vollendung architektonischen Gestaltens, wie der Verfasser einleitend bemerkt, außer Acht. „Nun wird eine Formgeschichte des neuen Stadtbaues bei dem Mangel an Einzelstücken in absehbarer Zeit nicht geschrieben werden. Mir liegt nichts ferner, als mein Buch dafür auszugeben. Es hat in dieser Hinsicht seinen Zweck erfüllt, wenn es Richtungen angiebt und aufmerksam macht, welch Material hier des Kunsthistorikers harrt".

Dies tut der Verfasser in sieben Kapiteln, deren Reichhaltigkeit schon das Inhaltsverzeichnis ahnen läßt. Er behandelt eine mittelalterliche Stadtanlage mit den gewachsenen und angelegten Städten, dem gotischen Monument, dann die Renaissance in Italien, insbesondere die am Gattamelata- und Colleoni-Monument erläuterte Denkmalsplastik, die Piazza della Signoria in Florenz und den Renaissanceplatz überhaupt mit dem Beispiele der Piazza von Pienza, sowie die italienischen Theoretiker über die Stadt als Gesamtbau, die Straßen und Plätze; weiter den Bewegungsausdruck des Raumes im römischen Barock, gezeigt an Piazza del Campidoglio, Piazza del San Pietro und anderen Plätzen Roms, der Straßenanlage und dem monumentalen Platzschmuck, auch des übrigen Italiens. Dann der Wandel der Raumdarstellung des XVI. und XVII. Jahrhunderts in Deutschland, die Brunnen- und Mariensäulen, um sich nun Frankreich zuzuwenden seit der Zeit der Renaissance mit den Abschnitten: Raumgefühl und Formausdruck, die Stadt Paris mit Place des Vosges und Place Dauphine, Einwirkung des italienischen Barocks, die Ausbildung des Sternplatzes, der rechteckige Monumentalplatz, Nancy, Stellung des Monuments, Städtebau und der französische Klassizismus; endlich wieder zu Deutschland seit 1700 zurückkehrend, dessen regelmäßige Stadtanlagen, Niedergang der Städtebaukunst, monumentaler Platzschmuck und moderne Bestrebungen im Städtebau im einzelnen erörtert werden.

Das Kapitel über die mittelalterliche Stadtanlage ist dabei etwas kurz ausgefallen, nur durch den Hauptmarkt von Nürnberg illustriert; es findet zwar noch eine kleine Ergänzung im Abschnitte 23 — die Stadt Paris — mit der Abbildung des ehemaligen Stadtteils um Notre-Dame, steht aber doch gegen die übrigen Kapitel nicht unerheblich zurück. Auch die Deutschland betreffenden Kapitel umfassen nur verhältnismäßig wenige Seiten und Abbildungen (Domplatzgruppe in Salzburg, Zähringer Brunnen in Bern, Untere Maximilianstraße in Augsburg, Marktplatz in Ludwigsburg und Opernplatz in Berlin). Englische und nordische Städte usw. fehlen gänzlich. Um so glänzender sind die Kapitel über Italien und Frankreich ausgestattet, auf die von den 170 Druckseiten nebst 49 Abbildungen des ganzen Werkes weitaus die meisten mit 130 Seiten mit 43 Abbildungen entfallen. Besonders anziehend für den Städtebauer ist das dritte Kapitel über die italienischen Theoretiker mit den idealen Stadtplänen nach Vasari di Giovane und von Scamozzi. „Die Stadtanlage als künstlerische Einheit zu entwickeln, wie es einst auch der perikleische Städtebau anstrebte, ist Ziel der Rennaissance" Doch fand sich noch bei Alberti die Forderung, daß die Form der Stadt sich der Örtlichkeit anpassen müsse — später kam die regelmäßige Anlage, die die Ebene aufsuchen muß, mit dem Beiwerk der Befestigung, die wieder die offene Stadtlage erforderte. Eine liebevolle Darstellung hat der Städtebau im römischen Barock erfahren mit Beigabe zahlreicher Abbildungen, von denen manche bisher weniger bekannt, oder gar unbekannt waren. Das beste Kapitel scheint mir aber das über Frankreich seit der Renaissance zu sein, insbesondere zunächst der Abschnitt über die Ausbildung des Sternplatzes, der mancher anderen Stadtanlage zum Unstern geworden ist, mit den Beispielen: Place des Victoires in Paris und Entwurf von Roußet für Place de Louis XV. Der Verfasser sagt selbst dazu: „der Sternplatz gewinnt im XVIII. Jahrhundert seine Berechtigung im Städtebau. Er muß es sich gefallen lassen, im XIX. vom ödesten Reißbrettschematismus mißbraucht und herabgewürdigt zu werden." Zum zweiten der Abschnitt über den rechteckigen Monumentalplatz mit den Beispielen: Place Vendôme in Paris, Place de Louis XV. in Rouen, Place de Louis XV. (de la Concorde) in Paris und der besondere Abschnitt über Nancy mit der berühmten Anlage — Place Royale genannt — in 3 Abbildungen. Drittens die allgemeinen Betrachtungen über den französischen Städtebau mit dem auf Grund eines Zehnecks entworfenen Stadtplane nach Roland Levirloys.

Die Darstellungsweise ist eine frisch lebendige, anregende und zeugt nicht allein von eigener Anschauung, sondern auch von selbständiger Auffassung. Sie wird dazu beitragen, weiteren Kreisen die Augen zu öffnen, welch hervorragend künstlerischem Thema wir im Städtebau gegenüberstehen.

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Wir bitten um gefällige Zusendung aller einschlägigen neuen Bücher und Schriften, die wir unter dieser Übersicht regelmäßig anzeigen werden; wir übernehmen aber keine Verpflichtung zur Besprechung und Rücksendung.

DIE BESEITIGUNG DES STAUBES auf Straßen und Wegen, in Fabrik- und gewerblichen Betrieben und im Haushalte. Von Louis Edgar Andés. Mit 31 Abbildungen. Wien und Leipzig. A. Hartlebens Verlag. 1908. Preis 5 Mark.

Gerade jetzt, wo der Straßenbaukongreß in Paris tagte, kommt dieses Werkchen zur rechten Zeit. Wird doch die gewaltige Steigerung des Verkehrs und die Eroberung der Landstraße durch das Automobil oder den Kraftwagen auch Umwälzungen in der Anlage und Befestigung der Straßen nach sich ziehen. Der Automobilverkehr insbesondere nutzt die Landstraße stark ab, erzeugt riesige Staubmengen, die weniger vom Fahrenden, als vom Fußgänger und Anwohner der Straße empfunden werden. Diese Staubplage zu bekämpfen vermag nur eine entsprechend gepflegte oder hergestellte Straßendecke. Der Verfasser erörtert die verschiedenen Befestigungsarten der Straßen und Wege in den Städten wie auf dem flachen Lande, die Straßenbeläge mit fugenloser Fahrbahn, die Verminderung bezw. Beseitigung des Straßenstaubes durch Besprengen mit wasseranziehenden Salzen, Petroleum, wasserlöslichen Ölen, durch Teeren usw. in eingehender und anschaulicher Weise. Dann schließt sich eine Darstellung der Staubbildung und Staubverminderung in den Industrien und Gewerben, insbesondere der Staubbeseitigung in Fabriken und Wohnungen, durch Sauger und Fußbodenöle usw.

Wir können dieses Werkchen aus der Chemisch-technischen Bibliothek dem Praktiker nur bestens empfehlen.

PLATZ UND MONUMENT. Untersuchungen zur Geschichte und Ästhetik der Stadtbaukunst unserer Zeit von A. E. Brinckmann. Mit 49 erläuternden Abbildungen. Berlin. Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G. 1908. Preis 7 Mark. Vorzugspreis für die Abonnenten dieser Zeitschrift 5 Mark.

REMODELING ROANOKE, Report to the Committee on civic Improvement by John Nolen, Landscape Architect. Cambridge, Massachusetts.

DER VERWALTUNGSINGENIEUR. Eine Sammlung von Aufsätzen von W. Franz. München und Berlin. Druck und Verlag von R. Oldenbourg. Preis 3 Mark.

BERICHT ÜBER DIE VERWALTUNG DER PROVINZIALHAUPTSTADT POSEN für die Zeit vom 1. April 1907 bis 31. März 1908. Hofbuchdruckerei W. Decker & Co., Posen 1908.

KALENDER FÜR GESUNDHEITS-TECHNIKER 1909. Herausgegeben von Hermann Bechnagel, Dipl. Ingenieur in München. Verlag von R. Oldenbourg, München und Berlin. Preis 4 Mark.

SCHAAR, G. J., KALENDER FÜR DAS GAS- UND WASSERFACH. Herausgegeben von Dr. E. Schilling und G. Anklam. Zweiunddreißigster Jahrgang. 1909. Verlag von R. Oldenbourg, München und Berlin. 2 Teile. 5,50 Mark.

DIE HAUSENTWÄSSERUNG. Eine erschöpfende Darstellung über Projektierung, Bau, Kosten und Instandhaltung. Zum praktischen Gebrauch für Ausführende, Hausbesitzer und Gemeindevertreter. Herausgegeben von Max Albert, Ingenieur in Köln a. Rh. Mit Textfiguren, einem Kostenanschlag und einem lithograph. Entwässerungsplan. München und Berlin. Druck und Verlag von R. Oldenbourg. 1908. Preis 2,60 Mark.

ILLUSTRIERTE TECHNISCHE WÖRTERBÜCHER. Bd. IV. Verbrennungsmaschinen. Mit über 1000 Abbildungen. Druck und Verlag von R. Oldenbourg, München und Berlin. Preis geb. 8 Mark.

KLEINE MITTEILUNGEN.

MARIENFELDE UND SEINE ZUKUNFT. Unter den verschiedenen Vereinen der näheren und weiteren Umgegend von Berlin, die den Verkehrs- und Verschönerungsbestrebungen dienen, verdient an erster Stelle die „Vereinigung zur künstlerischen Gestaltung von Marienfelde" hervorgehoben zu werden, da deren Arbeitsausschuß in Erreichung seines Zieles, großzügig im ganzen und praktisch im einzelnen zu wirken, sich zur Richtschnur gemacht hat. Einer der ersten Schritte der Vereinigung war die Herausgabe eines Merkblattes in vornehmer Ausstattung, das näheren Aufschluß über die Vereinsbestrebungen gibt und die Ansichten von 16 landhausartigen Wohngebänden bringt, um so jeden Baulustigen zu ermuntern, sich an diesen Stilen ein Vorbild zu nehmen. Was die Kolonie Marienfelde bietet, welchen Aufschwung sie zu nehmen vermag, wenn Bauunternehmer, Behörden und Anstalten die gegebenen Ratschläge berücksichtigen, darüber schreibt die Vereinigung:

„Die Vereinigung will Baulustige in den Fragen des künstlerischen Geschmacks beraten. Bei der Anlage von Häusern, Gärten, Zäunen usw. will sie dem, der ihrer bedarf, mit Rat und Tat und ohne Entgelt zur Seite stehen, und darüber hinaus auch den größeren Aufgaben des Ortes, der Anlage von Straßen, dem Bebauungsplane, der Errichtung öffentlicher Gebäude usw. ihre Aufmerksamkeit widmen. In den letzten Jahren ist die Erkenntnis von der Wichtigkeit einer ästhetischen und harmonischen Ausgestaltung dieser Dinge erfreulicherweise gewachsen, aber es wird immer noch viel gesündigt, und es ist nicht unwesentlich, daß diese Sünden öffentlich festgestellt und die Gewissen derer, die es angeht, geweckt werden. Wer den Ort durch geschmacklose Bauten schädigt, soll in Zukunft nicht mehr die Entschuldigung mangelnder Kenntnis und das Fehlen vorbildlicher Muster für sich haben. Unsere Kolonie Marienfelde hat die Möglichkeit in sich, zu einer der bevorzugteren Gemeinden in der Nähe Berlins zu werden. Die Bahnverbindungen werden im Laufe der Zeit gewiß verbessert werden, und es kann als sicher betrachtet werden, daß der Ausbau des Ortes in raschem Tempo vor sich gehen wird. Die Kolonie ist in ihrem älteren Teile gut angelegt und bietet die Möglichkeit zu reizvoller Ausgestaltung. Es wäre zwar wünschenswert, daß die Straßenführung etwas weniger langweilig gerade wäre — durch leicht geschwungene Straßen, durch Unterbrechungen mit Plätzen und andere Unregelmäßigkeiten läßt sich ein malerisches und abwechslungsreicheres Stadtbild erzielen —, aber es ist noch nicht zu spät, etwas Vernünftiges aus dem Ort zu machen. Man muß die Augen offen halten und sich die Nachbargemeinden zum guten oder schlechten Muster nehmen. Ein besseres Publikum wird man nach einem im schablonenmäßigen Zinsvillenstil gehaltenen Vorort vergeblich locken; also gilt es, den Ort anmutig und reizvoll auszubauen, damit auch Leute mit ästhetisch höheren Ansprüchen sich darin wohl fühlen können. Es ist ein Irrtum, zu glauben, schön und geschmackvoll zu bauen, sei kostspieliger; oft ist das Gegenteil der Fall, denn geschmackvoll bauen bedeutet ein Festhalten an schlichten und edlen Linien und ein Verzichten auf unnötigen Zierrat, auf Stuckornamente, auf Erkerchen, Türmchen und dergl. Vielen Häusern, die scheinbar einwandfrei sind, fehlt es doch am Besten. Sie wirken freudlos und kalt, und man merkt es ihnen so recht an, daß sie ohne Liebe gebaut sind und ohne Verständnis für harmonische, heitere und

lebensvolle Wirkung. Da haben wir zum Beispiel das „Kloster zum guten Hirten“. Dies wäre so recht eine Gelegenheit gewesen, ein Muster hinzustellen weit und breit, das dem Ort zur Zierde und zum Ruhme gereicht hätte. So ist es ein kalter, nüchterner und abstoßender Bau im richtigen Gefängnisstil geworden; es sieht wirklich mehr nach einem „Kloster zum bösen Hirten“ aus. Von den Häusern des Dorfes soll hier weiter nicht die Rede sein, wenn auch einige der neueren seine Einheitlichkeit bedenklich stören und in ihre Umgebung durchaus nicht hineinpassen. Vom Schulhausbau ist zu sagen, daß er in demselben frostigen Stil wie das Kloster gehalten ist und in einem grellen und unangenehmen Gegensatz zu der benachbarten, schönen, alten Dorfkirche steht. In der Kolonie sind es Häuser der Berliner Straße, die in ihrer plebejischen Aufmachung geeignet sind, den Ort zu schimpfieren. Das gegenüber vom Bahnhof stehende Eckhaus bietet den Ankommenden keinen freundlichen Willkommengruß. Auch das Haus in der Kaiserallee, worin sich das Kaiserliche Postamt einquartiert hat, ist ein übles Muster; die Häuser Adolfstraße 78 und Kirchstraße 78 können schon eher als leidliche Vorbilder für landhausmäßige Bebauung gelten. Einer der erfreulichsten Bauten ist das Haus Parallelstraße Nr. 7. Mit dieser kurzen Kritik soll es fürs erste genug sein. Übers Jahr werden wir sehen können, wer von den neuen Bauherren zum Mehrer und Förderer des Ortes geworden ist, oder wer sein architektonisches Bild beeinträchtigt hat.“

Zu wünschen wäre, daß auch in anderen Orten das Vorgehen der Vereinigung zum Vorbild genommen werden möchte. Es muß überall mehr als bisher geschehen, der Baulust neue Wege zu zeigen und alle interessierten Kreise anzuregen, an der Verschönerung und Hebung des Straßenbildes mitzuarbeiten. Das Merkblatt sagt inbezug hierauf weiter:

„Die Häuser eines und desselben Ortes müssen in einer gewissen Übereinstimmung zueinander stehen, wenn er ein harmonisches Bild geben soll. Etliche der neueren gut angelegten westlichen Vororte sind zu wahren Villenmodellsammlungen geworden. Es sind dort in der Tat geschmackvolle, nette Häuser, aber nur soweit man sie einzeln für sich betrachtet. Nimmt man sie im ganzen, so hat man ein Sammelsurium von allen möglichen Motiven und Stilarten. Jede einheitliche, wohltuende, große Gesamtwirkung fehlt. Jeder Architekt wollte seinen besonderen Geschmack und seine besondere Originalität zum Ausdruck bringen, anstatt sich der Idee des Ganzen unterzuordnen.

Ist es denn so wichtig, aus seinen Fenstern gleich auf das nackte Straßenpflaster zu schauen? Wäre der Blick auf einen vorgelagerten Garten nicht zehnmal reizvoller, und ist es denn notwendig, sich dem Staub und dem Lärm der Straße so unmittelbar auszusetzen? Es ist ganz erstaunlich, welche Ruhe man in einem etwa 20—30 Meter weit zurückgebauten Hause hat im Vergleich zu dem an der Straße stehenden; der im Sommer entsetzlich lästigen, namentlich durch Automobile verursachten Staubplage ist man mit einem Male entrückt. Und welch erfreulichen Eindruck macht so eine Straße mit vielen vorgelagerten Gärten, wie reich und wohltuend und erfrischend sieht das aus! Welch ein Genuß ist es, eine solche Straße zu durchwandern! Ein gut gebautes Haus gewinnt auch an und für sich durch weites Zurücktreten von der Frontlinie.

Von nicht zu unterschätzender Wichtigkeit ist die Umzäunung eines Grundstücks. Im allgemeinen wird hierauf viel zu wenig Wert gelegt. Überall sieht man nur die langweiligen und nüchternen Eisengitter, manche leisten sich gar einen ganz gemeinen Drahtzaun auf schwerem Steinsockel, was einen geradezu grotesken Eindruck macht. Es wäre sehr wünschenswert, wenn der Holzzaun mehr gepflegt würde; er macht im Gegensatze zum eisernen einen anheimelnden, gemütlichen und netten Eindruck, besonders wenn er weiß gestrichen ist. Holzzäune waren von der Baupolizei angeblich aus Gründen der Haltbarkeit bisher verboten. Ein richtig gemachter Holzzaun hält getrost ein Menschenalter aus; man macht die Haustür und die Fensterrahmen ja auch nicht aus Eisen, und es geht doch. Glücklicherweise besteht das Verbot nicht mehr. Beim Thema „Gärten“ ist man von den albernen Schlängelwegen glücklicherweise wieder abgekommen und hat sich auf die guten, soliden, geraden Gartenwege besonnen. Es wäre ein Fehler, ließe man einen dem Hause vorgelagerten Garten mit großen Bäumen bepflanzen und allmählich zuwachsen. Das Haus muß Luft und Licht und Aussicht behalten. Dagegen macht es sich dekorativ ausgezeichnet, wenn es auf zwei Seiten von hohen Bäumen flankiert wird. Die Mitte muß frei bleiben, am besten beschränkt man sich für einen vor dem Haus liegenden Garten auf Zwergobst oder Zierbüsche.“

In der SCHLUSSSITZUNG DES I. INTERNATIONALEN KONGRESSES FÜR RETTUNGSWESEN ZU FRANKFURT A. M. im Juni d. Js. wurde von dem Leiter des Kongresses, dem Präsidenten des Kaiserlichen Gesundheitsamtes, Dr. Bumm, u. a. auf die Sätze hingewiesen, welche die Abteilung für Rettungswesen bei den Feuerwehren (unter dem Vorsitz des Königlichen Branddirektors Reichel-Berlin) im Anschluß an den Vortrag des Kgl. Bauinspektors Redlich-Rixdorf: „Die Lehren eines Brandunglücks für die Anlage von Gebäuden, insbesondere an Höfen und anderen Freiflächen“ aufgestellt hatte. Mit der näheren Feststellung der Sätze war von der genannten Abteilung ein Ausschuß betraut, bestehend aus den Herren de Marie (Président du Conseil supérieur pour le service d'incendie dans le Grand-Duché, Président de la Fédération des Sapeurs-Pompiers du Grand-Duché de Luxembourg, Ettelbrück), Müller (Kommandant der Feuerwehr der Stadt Wien), Ruhstrat (Branddirektor, Stettin), Sachs (F. R. S. Ed., Chairman, British Fire Prevention Commitee, Vice-Président, National Fire Brigades Union, London) und Herrn Redlich selber. Diese Sätze lauten:

I.

Es ist notwendig, daß der Feuerwehr bei Ausarbeitung neuer baupolizeilicher Bestimmungen ein maßgebender Einfluß eingeräumt wird und daß sie bei Erteilung von Bau- und Betriebsgenehmigungen mitwirke für solche bauliche Anlagen, die zur Aufnahme feuergefährlicher Betriebe bestimmt sind oder in welchen eine größere Anzahl von Personen dauernd oder vorübergehend sich aufhalten soll.

II.

Bei der Mitwirkung der Feuerwehr sollen im Interesse öffentlicher Sicherheit in bau- und feuerpolizeilicher Hinsicht unter anderem nachstehende Gesichtspunkte besonders beachtet werden:

1. Die Notwendigkeit einwandfreier Zu- oder Durchgänge bezw. Zu- oder Durchfahrten nach Höfen und anderen derartigen Teilen bebauter Grundstücke ist je nach dem Stande des örtlichen Feuerlöschwesens nicht nur von der Tiefe der Bebauung, sondern auch von der Höhe aller an den Höfen gelegenen Fronten der Gebäude abhängig zu machen.

2. Jeder unbebaute Grundstücksteil, nach welchem in oberen Geschossen der Gebäude Fenster von Räumen gelegen sind, die zum dauernden Aufenthalt von Menschen dienen sollen, muß derartige Abmessungen erhalten, daß unterhalb solcher Fenster ein Sprungtuch ausgebreitet und daß die bei der Höhe der Gebäude zu Rettungs- oder Löschzwecken erforderlichen Leitern aufgestellt werden können. Die betreffenden Abmessungen haben sich nach den jewelligen Geräten der Ortsfeuerwehr zu richten.

3. Insoweit eine Grundstücksfläche im Falle eines Brandes den vorgenannten Zwecken zu dienen hat, dürfen weder in noch auf oder über derselben feste oder nicht leicht entfernbare Hindernisse für die Ausbreitung und den Gebrauch der Sprungtücher oder für die Aufstellung und die Benutzung der Leitern vorhanden sein. Zu diesen Hindernissen gehören insbesondere Einschnitte von mehr als 30 cm Tiefe, feste Einfriedigungen und dergleichen von mehr als 30 cm Höhe, auch wenn sie winkelrecht zu den Fronten aufgestellt sind, quer durch den freien Luftraum geführte Rohr- und Drahtleitungen, Transmissionen und dergleichen mehr. Auch Frontrücksprünge von weniger als 6 m Länge können bei gewisser Tiefe hinderlich sein.

4. In jedem zum dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmten Raume muß wenigstens bei einem der vorhandenen Fenster innerhalb der geöffneten Flügel die lichte Breite eine Abmessung von mindestens 50 cm und die lichte Höhe eine Abmessung von mindestens 80 cm erhalten. Dies Fenster muß im Falle der Gefahr ohne Schwierigkeit

erreichbar sein. Vergitterungen sind nur mit besonderer Genehmigung zulässig. Oberlicht allein ist nur für Räume gestattet, deren Gebrauchszweck eine derartige Beleuchtung erfordert; dabei muß eine Selbstrettung der darin beschäftigten Personen sowie die Möglichkeit einer ausreichenden Entlüftung des betreffenden Raumes dicht unter seiner Decke oder in derselben sichergestellt sein.

5. Es ist darauf hinzuwirken, daß vor den Fenstern und Fensterpfeilern der zum dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmten Räume Galerien und galerieartige Balkone, die bei einem Brande als Zufluchtsort dienen können, ohne weiteres für zulässig erachtet werden, wenn sie einschließlich der knapp zu haltenden Gesimse an keiner Stelle mehr alz 50 cm vor den Gebäudefronten ausladen. Die Balkone dürfen für Rettungsarbeiten der Feuerwehr nicht hinderlich werden.

6. Es ist zu fordern, daß die Wände aller bis in das Dachgeschoß führenden Treppen wie Brandmauern über Dach geführt werden.

In den Wänden der Treppenhäuser sind außer den Türen, die zu den Räumen der Geschosse führen und außer den Fenstern, die zur Beleuchtung des Treppenhauses dienen, sonstige Öffnungen nicht zulässig.

Die Kellertreppen müssen von den Haupttreppen rauch- und feuersicher abgeschlossen werden.

Alle Haupttreppen sind mit genügend großen Entlüftungsvorrichtungen zu versehen, die in allen Geschossen von innen und von außen betätigt werden können, dabei aber gegen unbefugte Benutzung möglichst geschützt sind.

Für Treppenhausaufbauten ist eine um 2—3 m größere Höhe, als für andere Gebäudeteile zulässig ist, zu gestatten, wenn sie dazu dienen, von innen und von außen leicht stellbare Entlüftungsvorrichtungen und solche Dachaustritte aufzunehmen, die bei einem Brande als Rückzugswege dienen können.

7. Es ist nicht nur in gesundheits-, sondern auch in feuerpolizeilicher Hinsicht anzustreben, daß bei Neubauten schachtartig umbaute Höfe vermieden werden. Alle Freiflächen eines Bauviertels sollen vielmehr in Verbindung stehen.

8. Ausnahmen von vorstehenden Gesichtspunkten (1–7) sind für Kleinbauten und sonst nur nach Anhörung der Feuerwehr zulässig.

III.

Eine regelmäßige Feuerschau ist notwendig.

Hierzu einige flüchtige Bemerkungen. Die Vorschriften erscheinen zu allgemeim gehalten, höchstens für Miethäuser, inbesondere großstädtische, geboten. Warum sollen nicht aber auch umgekehrt die Feuerlöscheinrichtungen der Bauentwicklung folgen, die in Anbetracht der auch ohne künstliche Nachhilfe steigenden Bodenwerte und der sich darauf gründenden Notwendigkeit höherer Ausnutzung des Bodens doch sicherlich noch nicht als abgeschlossen anzusehen ist?! Bestimmungen, wie die unter 2, 3 und 5 erregen schon wegen der absoluten Maßbeschränkungen Bedenken. Und wo bleiben zu 7 die Lichthöfe? Unter 8 müßten außer für die Kleinbauten für Eigen- und Einfamilienhäuser überhaupt Ausnahmen zulässig sein, sodaß sich eine Abstufung nach der Bauweise als notwendig ergeben dürfte. D. S.

CHRONIK.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G. Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

In dem Wettbewerb um die neue ZEPPELIN-LUFTSCHIFF-HALLE erhielt den ersten Preis Brückenbau Flender A.-G., Benrath bei Düsseldorf, den zweiten Preis Gute Hoffnungshütte, Oberhausen im Rheinland in Verbindung mit dem Architekten Professor Bruno Möhring-Berlin, den dritten Preis Vereinigte Maschinenfabriken Augsburg-Nürnberg, Zweiganstalt Gustavsburg. Zum Ankauf empfohlen wurde der Entwurf des Ingenieurbureaus Ernst Meier-Berlin.

WETTBEWERB IM ZOOLOGISCHEN GARTEN. Der Zoologische Garten hat bekanntlich im Frühjahr einen allgemeinen Wettbewerb um die Restaurations-Erweiterung ausgeschrieben, aus welchem die Architekten Herren Professor Bruno Möhring, Albert Froelich, Wilhelm Brurein und Jürgensen & Bachmann als Sieger hervorgegangen sind. Soeben ist der engere Wettbewerb unter diesen vier Siegern abgeschlossen worden. Das Preisrichter-Kollegium, dem Exzellenz Hinkeldeyn, Geheimer Oberbaurat Hoßfeld, Geheimer Baurat March, Professor Bruno Schmitz, Geheimrat Lucas, Exzellenz Fritsch, Baurat Reimarus, Professor Heck und Direktor Meißner angehörten, hat den Entwurf der Herren Jürgensen & Bachmann als denjenigen bezeichnet, welcher dem ausgeschriebenen Bauprogramm am besten entspricht. Die Verhandlungen zwischen dieser Architekten-Firma, welche durch Ausführung der neuen Synagoge in Frankfurt a. M. Aufsehen unter ihren Fachgenossen erregte, und der Verwaltung hinsichtlich etwaiger Ausführung des Projektes sind eingeleitet.

DIE DEUTSCHE GARTENSTADT-GESELLSCHAFT (Berlin-Nikolassee) versendet soeben den Prospekt für eine soziale Studienreise nach England, die im Juli 1909 stattfindet, zwölf Tage in Anspruch nimmt und ab Rotterdam 240 Mark bei freier Fahrt und Verpflegung kostet. Die Reise soll durch englische Gartenstadtsiedlungen, sowie durch Manchester, Liverpool, Birmingham und London führen und daselbst Gelegenheit zum Studium der verschiedensten sozialen Schöpfungen bieten. Das Programm läßt für alle Richtungen der Sozialreform, sowie für Hygieniker, Architekten, Kunstfreunde, Pädagogen und Kommunalpolitiker eine reiche Ausbeute erwarten.

BERLINER WALDKUNDGEBUNG. Auf Einladung des „Ansiedlungsverein Groß-Berlin" traten vor einigen Tagen die Vertreter verschiedener Körperschaften hier in Berlin zu einer Vorbesprechung zusammen, um gegenüber der immer weiter fortschreitenden Verwüstung der Berliner Wälder eine einheitliche große Kundgebung der Bevölkerung zu organisieren. Es ist beabsichtigt, im Januar, noch einige Zeit vor der Beratung der Forst- und Domänen-Etats, Vertreter aller der zahlreichen Körperschaften, die ein Interesse an der Erhaltung der Berliner Wälder und Naturschönheiten haben, zu einer grossen Versammlung zusammenzurufen. In dieser Versammlung sollen Berichte über den gegenwärtigen Stand der Sache sowohl, wie über ihre grundsätzliche Beurteilung und die zur Abhilfe einzuschlagenden Wege erstattet werden. Auch wird eine Besprechung stattfinden. Berichte und Besprechungsergebnisse sollen zu einer Broschüre vereinigt, sowie ein dauernder Ausschuss zur weiteren Verfolgung der ganzen Angelegenheit eingesetzt werden. Namentlich aber, beabsichtigt man, sich sodann an das Abgeordnetenhaus und das Herrenhaus zu wenden mit der Bitte, sich der Sache kräftig anzunehmen. In der Vorbesprechung wurde der berechtigte Wunsch des Staates, von der großen Preissteigerung des Berliner Bodens einen angemessenen Anteil zu erlangen wohl gewürdigt, aber andererseits war man doch allseitig der Überzeugung, daß der Staat unbedingt verflichtet sei, der so überaus stark zusammengepreßten Bevölkerung Groß-Berlins Licht und Luft und den Zugang zur freien Natur und ihren Schönheiten nicht zu rauben. Für die Befriedigung der Finanzansprüche des Staates wurde auf verschiedene anderr Mittel aufmerksam gemacht.

Eine weitere Vorbesprechung in größerem Kreise findet im letzten Drittel des November statt. Interessenten werden gebeten, sich beim Bureau für Sozialpolitik, Berlin W., Nollendorfstr. 29—30 zu melden.

ZUR ERLANGUNG EINES GRUNDPLANES FÜR DIE BEBAUUNG VON GROSS-BERLIN wird ein allgemeiner, öffentlicher Wettbewerb ausgeschrieben.

Der Versuch, einen Grundplan für die bauliche Entwicklung von Groß-Berlin zu erlangen, bezweckt ohne Aufstellung eines vollständigen Bebauungsplanes im Sinne der Denkschrift Groß-Berlin eine einheitliche großzügige Lösung zu finden sowohl für die Forderungen des Verkehrs, als für diejenigen der Schönheit, der Volksgesundheit und der Wirtschaftlichkeit. Abgesehen von den tatsächlich bereits bebauten Teilen des in Betracht kommenden Gebietes sind zahlreiche Bebauungspläne teils schon

entworfen, teils auch gesetzlich festgelegt. Diese Pläne und die für das ganze Gebiet geltenden Baupolizei-Verordnungen sind bei der Planung zu berücksichtigen, jedoch keineswegs in allen Fällen als unabänderlich zu betrachten.

Die Aufgabe der Bewerber wird es sein, in allen Teilen Groß-Berlins sich darüber schlüssig zu werden, ob eine Abänderung der Pläne und Verordnungen für die Lösung der Aufgabe notwendig erscheint.

Außer der auf den noch unbebauten Gebieten vorzusehenden neuen Bebauung in unmittelbarer Nähe von Berlin und seinen Vororten sind in größerer Entfernung auch neue selbständige Ansiedelungen in Aussicht zu nehmen. Diese sollen, den örtlichen Bedingungen entsprechend und anknüpfend an die nach den verschiedenen Himmelsrichtungen bereits zur Überlieferung gewordene bauliche Entwicklung der einzelnen Ortschaften, teils lediglich die Anforderungen des Wohnens erfüllen, teils Industrie- und Fabrikanlagen mit entsprechenden Baublöcken und Verkehrsanschlüssen darstellen.

Ein systematisch durchgebildetes Verkehrsnetz muß sich über das gesamte Gelände erstrecken, dessen bestehende und neu zu denkende Gemeinwesen durch Schnellverkehr mit der inneren Stadt in unmittelbare Verbindung zu bringen sind.

Der Ausbau der vorhandenen Wasserwege ist dabei nicht zu vernachlässigen.

Besondere Rücksicht ist auf Erhaltung unbebaut bleibender Freiflächen zu nehmen.

§ 1.

Unterlagen.

Als Unterlagen werden geliefert:

1. Eine Übersichtskarte von Berlin und Umgegend im Maßstab 1:60000 in zwei Exemplaren in grauer Ausführung zum Eintragen des Entwurfs (Blatt 1).

2. Ein Plan von Berlin und Umgegend, 2000 qkm umfassend, auf 4 Blatt im Maßstabe 1 : 25000 in farbiger Ausführung.

3. Die gleichen Blätter wie zu 2 in grauer Ausführung zum Eintragen des Entwurfs (Blatt 2—5).

4. Ein Plan von Berlin und Umgegend auf 12 Blatt im Maßstab 1 10000 in grauer Ausführung zum Eintragen des Entwurfs (Blatt 6—17).

5. Ein Plan, aus dem die Einteilung in Bauklassen nach der geltenden Bauordnung für die Vororte zu ersehen ist.

Alle Pläne sind mit einem Quadratnetz von 1 km Maschenweite versehen und gleichmäßig mit Zahlen und Buchstaben bezeichnet, sodaß sie stets mit einander verglichen werden können. Eine ausführliche Zeichen- und Farbenerklärung, sowie ein alphabetisches Verzeichnis der Städte, Ortsgemeinden und Gutsbezirke, der Forste, Seen und Berge mit Angabe ihrer Lage folgt im Anhange.

Zur Information werden ferner beigefügt:

Die Denkschrift Groß-Berlin, herausgegeben von der Vereinigung Berliner Architekten und dem Architekten-Verein zu Berlin.

Eine Denkschrift, betreffend die Herstellung neuer Verkehrswege zur Entlastung stark belasteter Straßen und Plätze in Berlin, von Stadtbaurat Krause-Berlin.

Ein Verkehrsplan der ausgeführten und geplanten Schnellbahnen, sowie

Eine Zusammenstellung der die Berliner Verkehrs- und Städtebaufragen betreffenden Literatur.

Die sämtlichen Unterlagen sind gegen Einzahlung von 100 Mark von der Plankammer der Stadt Berlin zu beziehen. Dieser Betrag wird zurückerstattet, wenn ein vollständiger Entwurf eingereicht wird oder wenn die Pläne unbeschädigt innerhalb einer Frist von 3 Monaten nach Empfang zurückgesandt werden. Auch wird nach dem Ermessen der ausschreibenden Stelle eine billige Vergütung für teilweise Rücklieferung des Planmaterials stattfinden. Vervielfältigungen der unter 1—5 aufgeführten Pläne werden den Bewerbern auf ihren Wunsch zu den Selbstkosten nachgeliefert. Um den Bewerbern Gelegenheit zu geben, sich ein Urteil über die Art und den Umfang der Aufgabe zu bilden, liegen die Bedingungen und Pläne 4 Wochen lang in der Plankammer des Rathauses in Berlin, in den Tiefbauämtern von Charlottenburg, Schöneberg, Wilmersdorf, Rixdorf, Lichtenberg, Spandau und Potsdam sowie auf den Landratsämtern der Kreise Teltow und Nieder-Barnim und in der Bibliothek des Architekten-Vereins zu Berlin aus.

§ 2.

Verlangt wird:

A. ein allgemeiner Grundlinienplan für die Bebauung des ganzen in den Planunterlagen dargestellten Gebietes von 2000 qkm im Maßstab 1 : 25000 und die schematische Übertragung der wesentlichen Grundzüge des Entwurfs in den Übersichtsplan 1 : 6000. Bei der Lösung der Aufgabe ist Nachstehendes zu beachten:

1. Durchgehende Hauptverkehrszüge sind in einer auch den voraussichtlichen Bedürfnissen der Zukunft genügenden Ausgestaltung vorzusehen.

2. Bei der zu planenden Bebauung ist vorzusehen, daß Wohn- und Landhausviertel von den Geschäfts- und Industrie-Vierteln geschieden werden.

Abweichungen von den geltenden Baupolizei-Verordnungen sind zulässig, aber besonders zu begründen.

Die Schaffung von Industrie-Bezirken ist dadurch zu unterstützen, daß die für die Industrie wesentlichen Vorbedingungen (Industriebahnen und Geleise, Häfen, Umschlagplätze pp.) vorgesehen werden.

3. Große Flächen sind von der Bebauung in solchem Umfange freizuhalten, daß sie für die gegenwärtigen und zukünftigen Bedürfnisse ausreichen. Außer Garten- und Parkanlagen, Friedhöfen und Urnenhainen, Spiel-, Turn- und Sportplätzen aller Art, Rennbahnen, Anlagen für Volksbelustigungen, Ausstellungen, Truppenübungsplätzen, Schießplätzen sind Wald-, Feld- und Wiesenflächen in reichlichem Umfange zu erhalten. Sie sind durch breite Parkstraßen mit einander in Verbindung zu setzen und angemessen zu verteilen.

4. Neuanlagen, Ergänzungen und Verbesserungen von Eisenbahnen für Personen- und Güterverkehr sind skizzenhaft einzuzeichnen. Im besonderen wird es darauf ankommen, den Verkehr aus den Vororten nach dem Stadtinnern, wie auch den Verkehr zwischen den Vororten selbst durch Schnellbahnen (Untergrund-, Einschnitt-, Hoch- und Schwebebahnen) zu erleichtern und zu beschleunigen.

5. Die bestehenden Wasserstraßen sind so auszubauen und zu erweitern, daß möglichst weite Gebiete Wasserverbindung erhalten. Sowohl der Personenverkehr, als namentlich das Bedürfnis der Industrie sind hierbei zu berücksichtigen.

Für die Freiflächen kommen in erster Linie die den Gemeinden gehörigen Ländereien, unter Umständen auch Rieselfelder, in Betracht: in zweiter und dritter Linie die fiskalischen Besitzungen und die Flächen des größeren privaten Besitzes. In geeigneten Fällen wird darauf zu achten sein, daß nur ein Teil des einzelnen Besitzes für Freiflächen in Anspruch genommen wird, damit schon in der durch die Freihaltung sich ergebenden Werterhöhung des Restbesitzes ein teilweiser Ausgleich für die Hergabe von Freiflächen geschaffen werden kann.

Möglichst für die öffentliche Benutzung zu sichern sind die landschaftlich hervorragenden Punkte, wie Bodenerhebungen, Hochwaldgebiete, Fluß- und See-Ufer.

	8	9	10	
	7	6	11	
15	14	13	12	17
16				

B. Ein Teilplan 1 : 10000, der das Mittelblatt Alt-Berlin (6) der nebenstehenden Skizze und drei weitere Blätter des Gesamtplanes 1 : 10000 umfassen muß, unter diesen müssen sich entweder Blatt 7 und 11, oder Blatt 9 und 13 befinden.

Aus diesem Teilplan sollen die Hauptabmessungen der Straßen, die Gestaltung von Straßenkreuzungen und Verkehrsplätzen, die Ausweisung von Plätzen für öffentliche Bauten, die Gestaltung der Wohnviertel zwischen den Hauptverkehrsstraßen, die Schmuckplätze und Gartenanlagen zu ersehen sein. In ihm ist auch noch darzustellen, in welcher Weise die Bewerber die Fortsetzung der großen, in den Außengebieten geplanten Verkehrsstraßen bis in das Innere der Stadt durchzuführen gedenken.

C. Die Bearbeitung von Einzelvorschlägen von besonderem künstlerischen oder verkehrstechnischen Interesse, im Maßstabe 1 : 2000 für eine Fläche von mindestens 200 ha aus dem gemäß B bearbeiteten Gebiete.

Als Unterlagen für diese Bearbeitung wird hingewiesen auf die von der Plankammer der Stadt Berlin käuflich zu erwerbenden Blätter des Stadtplanes von Berlin im Maßstabe 1 : 2000.

Für die von den Bewerbern gewählten Vorortgebiete müssen photographische Vergrößerungen besonders angefertigt werden, die von der Firma Julius Straube, Berlin SW., Neuenburgerstraße 15, zum Preise von 30—50 Mark (je nach dem Umfange der zu leistenden Arbeit) für ein etwa 200 ha darstellendes Blatt zu beziehen sind.

D. Ein Erläuterungsbericht, der die Verkehrsverhältnisse, die Schaffung neuer Ansiedelungen, die Verteilung der verschiedenen Bauarten über das Gebiet, die von der Bebauung frei zu haltenden Flächen und sonstige Fragen von Wichtigkeit zu behandeln hat.

Auf den Entwurfszeichnungen sind die verschiedenen Verkehrswege durch Farben deutlich von einander zu unterscheiden und zwar die Hauptverkehrsstraßen braun, die Schnellbahnen rot, die Straßenbahnen blau, die freizuhaltenden Wald- und Parkflächen dunkelgrün, die freizuhaltenden Wiesen hellgrün, die Wasserflächen hellblau darzustellen.

§ 3.

Preise.

Als Preise werden ausgesetzt:

Ein erster Preis von	30 000 Mark
Ein zweiter „ „	20 000 „
Ein dritter „ „	15 000 „
Ein vierter und fünfter Preis von je	10 000 „

Bei Einstimmigkeit des Preisgerichts ist es diesem überlassen, den ersten und zweiten Preis zusammenzulegen und zu zwei gleichen Teilen mit je 25 000 Mark zur Verteilung zu bringen.

Die Preise gelangen zur Verteilung, soweit zur Preisverteilung geeignete Entwürfe vorhanden sind.

Bei der Beurteilung wird auf die praktische Durchführbarkeit der Entwürfe im Hinblick auf die entstehenden Kosten Wert gelegt werden.

Außer den genannten fünf Preisen wird noch eine Summe von mindestens 30 000 Mark ausgesetzt, welche in Beträgen von nicht unter 1000 Mark und nicht über 5000 Mark nach Vorschlag des Preisgerichts zum Ankauf von Entwürfen verwendet werden kann, die sich nicht zur Preisverteilung im ganzen Umfange der Aufgabe eignen, im Einzelnen aber beachtenswerte Lösungen einzelner städtebaulichen Aufgaben von besonders praktischer und künstlerischer Bedeutung enthalten. Es können auch Teilentwürfe solcher Bewerber angekauft werden, welche die in § 2 verlangten Arbeiten nicht vollständig eingereicht haben.

§ 4.

Einlieferung der Arbeiten.

Alle Entwürfe nebst Erläuterungsberichten sind bis zum 15. Dezember 1909, abens 6 Uhr, im Rathaus von Berlin, Zimmer No. 45, einzureichen, oder bis ebendahin auf der Post aufzugeben. Später eingegangene oder später zur Post gegebene Arbeiten werden zur Preisbewerbung nicht zugelassen.

Die Entwürfe sind in nicht gerolltem Zustande in Mappen einzusenden und mit einem Kennwort oder Kennzeichen zu versehen, wobei die vier Blätter des Entwurfsplanes 1 : 25000 zusammenhängend in vier Klappen eingeliefert werden müssen. Den Plänen ist ein verschlossener Briefumschlag beizufügen, der dasselbe Kennwort oder Kennzeichen trägt und den Namen des Verfassers enthält.

§ 5.

Zu Preisrichtern sind bestimmt

1. Oberbürgermeister Kirschner, Berlin, als Vorsitzender,
2. Stadtbaurat Geheimer Baurat Dr. Hoffmann, Berlin,
3. Stadtbaurat Krause, Berlin,
4. Stadtverordneter Geheimer Baurat Kyllmann, Berlln,
5. Stadtbaurat Bredtschneider, Charlottenburg.
6. Stadtbaurat Seeling, Charlottenburg,
7. Stadtbaurat Königlicher Baurat Gerlach, Schöneberg,
8. Erster Bürgermeister Kaiser, Rixdorf,
9. Bürgermeister Peters, Wilmersdorf,
10. Stadtbaurat Knipping, Lichtenberg,
11. Oberbürgermeister Koeltze, Spandau,
12. Oberbürgermeister Vosberg, Potsdam,
13. Landrat von Achenbach, Kreis Teltow,
14. Landrat Graf Roedern, Kreis Nieder-Barnim.
15. Ministerial- und Oberbau-Direktor, Wirklicher Geheimer Rat Hinckeldeyn, Berlin,
16. Geheimer Baurat March, Charlottenburg,
17. Landesbaurat Professor Goecke, Berlin,
18. Ober- und Geheimer Baurat Dr. ing. Stübben, Grunewald,
19. Regierungsbaumeister Heimann, Berlin,
20. Professor Schultze-Naumburg, Saaleck bei Kösen,
21. Stadtbaurat a. D. Professor Brix, Charlottenburg.

Als Ersatzmänner:

1. Bürgermeister Dr. Reicke, Berlin,
2. Stadtrat Marggraff, Berlin,
3. Stadtverordneten-Vorsteher Michelet, Berlin,
4. Stadtbauinspektor Weber, Charlottenburg,
5. Stadtbauinspektor Winterstein, Charlottenburg,
6. Stadtbaurat Egeling, Schöneberg,
7. Stadtbaurat Weigand, Rixdorf,
8. Stadtbaurat Müller, Wilmersdorf,
9. Stadtbaurat Kielblock, Lichtenberg,
10. Stadtbaurat Paul, Spandau,
11. Bürgermeister Rodig, Potsdam,
12. Amts- und Gemeinde-Vorsteher Schulz, Groß-Lichterfelde,
13. Regieruugsrat von Le Coq, Kreis Teltow,
14. Architekt Ebhardt, Grunewald,
15. Ingenieur, Direktor, Amts- und Gemeindevorsteher Wieck, Grunewald,

Bei Behinderung einzelner Preisrichter und deren Ersatzmänner ist das Preisgericht befugt, sich durch Zuwahl zu ergänzen.

Durch Teilnahme an dem Wettbewerb unterwerfen sich die Bewerber sowohl der Programmbedingung, als auch den Entscheidungen des Preisgerichts.

Die preisgekrönten Entwürfe und angekauften Teilentwürfe gehen in das Eigentum der Stadt Berlin über. Jeder der beteiligten Gemeinden und Kreise steht das Recht zu, sie ganz oder teilweise zu benutzen, ohne Verpflichtung irgend einer weiteren Beteiligung oder Entschädigung der Verfasser. Es bleibt vorbehalten, durch gute Lösungen sich hervortuende Bewerber bei der etwaigen weiteren Bearbeitung ihrer Vorschläge mit heranzuziehen.

Ein Recht auf Ausführung wird durch die Zuerkennung eines Preises nicht erworben

Die Zusammenfassung der Ergebnisse des Wettbewerbs in einem Sammelwerk bleibt vorbehalten.

Im übrigen verbleibt das Recht der Veröffentlichung den Verfassern.

Nach erfolgter Entscheidung des Preisgerichts werden die sämtlichen eingesandten Entwürfe wenigstens 14 Tage lang öffentlich ausgestellt. Ort und Zeit der Ausstellung werden öffentlich bekannt gemacht.

Die nicht mit Preisen bedachten oder nicht angekauften Entwürfe werden den Verfassern nach Schluss der Ausstellung zurückgegeben oder an die ihrerseits anzugebenden Adressen postfrei zurückgesandt.

Die Verfasser der einen Monat nach Schluss der Ausstellung nicht abgeforderten Entwürfe werden zu gleichem Zweck durch Oeffnung der Briefumschläge ermittelt.

§ 6.

Im übrigen gelten die Grundsätze für das Verfahren bei Wettbewerben, aufgestellt vom Verbande Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine vom Jahre 1897 nebst Anhang, revidiert im Jahre 1904.

Die Verfasser des Entwurfs „SUMMERDAG“ im Mannheimer Wettbewerbe — siehe Heft 10 des Jahrganges — sind Bronner, städtischer Ingenieur und Lorenz, Baupraktikant in Karlsruhe i. B., nicht Architekten in Stuttgart.

Den Wettbewerb für die östliche Stadterweiterung von Mannheim betr. legen die Verfasser des Entwurfs „FRÖHLICH PFALZ“ N. Weizel und R. Lorenz Wert darauf, festzustellen, daß die Unterschrift lauten muß: M. Weizel, Großh. Regierungsbaumeister (Bauingenieur) und R. Lorenz, Dipl.-Ing. und Baupraktikant, beide bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen in Karlsruhe i. B.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Buttstedt.

Aufnahme und Zeichnung von Richard Woernle, Architekt.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Standpunkt 3.

Standpunkt 2.

Standpunkt 4.

Standpunkt 6.

Standpunkt 5 b.

Standpunkt 5 a.

Buttstedt.

Aufnahmen von Richard Woernle, Architekt.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Standpunkt 7.

Standpunkt 9.

Standpunkt 8.

Standpunkt 10.

Standpunkt 12.

Standpunkt 14.

Buttstedt.

Aufnahmen von Richard Woernle, Architekt.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Standpunkt 15.

Standpunkt 16.

Standpunkt 17.

Standpunkt 18.

Standpunkt 19.

Standpunkt 21.

Buttstedt.

Aufnahmen von Richard Woernle, Architekt.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Buttstedt.

Zeichnungen von Richard Woernle Architekt.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Buttstedt.

Zeichnungen von Richard Woernle Architekt.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Aus einem Wettbewerbe des Akademischen Architektenvereins zu München.

a) und b) je ein I. Preis: cand. arch. Gg. Gsaenger und J. B. Kertell.

c) und d) je eine lobende Erwähnung: cand. arch. F. Röder und H. Pylipp.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

c

d

Aus einem Wettbewerbe des Akademischen Architektenvereins zu München.

a) Ein II. Preis: cand. arch. H. Leitenstorfer.

b) u. c) Je ein III. Preis: cand. arch. J. Frank und K. Hocheder.

d) Eine lobende Erwähnung: cand. arch. Kl. Thomas.

Jahrgang V

DER STÄDTEBAU

1908

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.